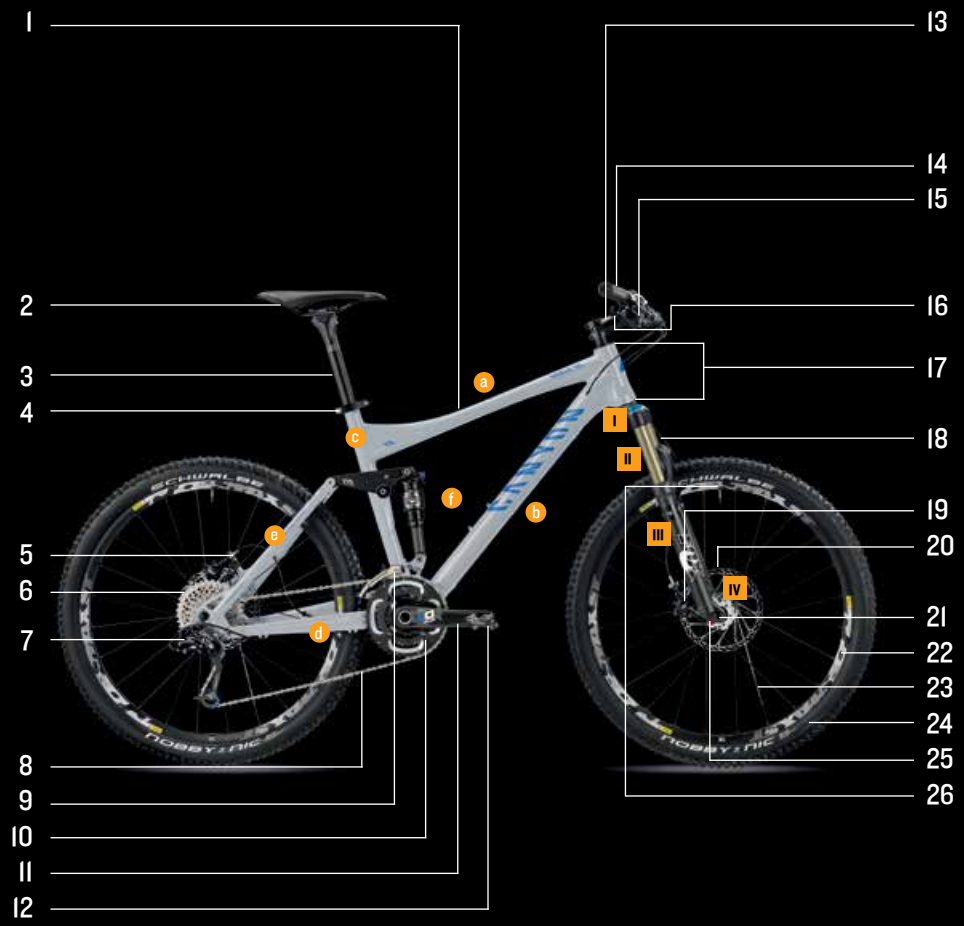
PURE CYCLING

MANUAL DO UTILIZADOR
BICICLETA DE MONTANHA



CANYON

Importante!
Instruções de montagem pág. 12. Leia cuidadosamente as págs. 4 a 11 antes da primeira utilização.

A sua bicicleta e este manual de instruções cumprem os requisitos de segurança do padrão EN ISO 4210:2014.

DESCRIÇÃO DAS PEÇAS

1 **Quadro:**
- a Tubo superior
- b Tubo inferior
- c Tubo do selim
- d Escora inferior
- e Escora superior
- f Amortecedor

2 **Selim**
3 **Espigão**
4 **Aperto de espigão de selim**
5 **Travão traseiro**
6 **Cassete**
7 **Desviador traseiro**
8 **Corrente**
9 **Desviador dianteiro**
10 **Pratos da corrente**
11 **Conjunto pedaleiro**
12 **Pedal**
13 **Avanço**
14 **Guiador**
15 **Manete de travão**
16 **Manípulo de mudança**
17 **Caixa de direção**

18 **Garfo de suspensão:**
- I Coroa
- II Perna
- III Bainha
- IV Ponteiras do garfo

19 **Travão dianteiro**
20 **Rotor de disco**

Roda:
21 **Aperto rápido**
22 **Aro**
23 **Raio**
24 **Pneu**
25 **Cubo**
26 **Válvula**

NOTA INFORMATIVA SOBRE ESTE MANUAL

DÊ ATENÇÃO ESPECIAL AOS SÍMBOLOS QUE SE SEGUEM:

A descrição das consequências possíveis não será repetida sempre que estes símbolos apareçam no manual!

Este símbolo indica uma possível ameaça à sua vida e à sua saúde, caso os procedimentos de segurança exigidos não sejam cumpridos e/ou não sejam tomadas as precauções adequadas.

Este símbolo alerta para comportamentos erróneos, que poderão resultar em danos materiais e ambientais.

Este símbolo dá informações sobre a utilização do produto, ou a parte relevante do manual de instruções, à qual deverá ser prestada uma atenção especial.

ÍNDICE

2 **Boas-vindas**
4 **O uso apropriado da bicicleta**
7 **Antes da primeira utilização**
10 **Antes de cada utilização**
12 **A montagem: Ir tirando as peças do BikeGuard**
40 **Como embalar a sua bicicleta Canyon**
41 **Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes**
41 Método de fixação segura das rodas
43 Instruções para montagem de rodas com eixos passantes
44 **O que devo ter em atenção, no caso de alteração de componentes ou adição de acessórios**
45 **Características específicas do carbono como material de construção**
46 Cuidados
47 **Particularidades das bicicletas de freeride**
49 **Após uma queda**
51 **Kit quadro - Indicações sobre a montagem e dados técnicos**
56 **Adaptar a bicicleta Canyon ao condutor**
57 **Ajuste da altura do selim**
59 **Ajuste da altura do guiador**
59 Avanços Aheadset®, ou seja um sistema sem roscas
62 **Distância selim/guiador e ajuste do selim**
63 Deslocaçã do selim e ajuste do ângulo de selim
65 **Ajuste do guiador e das manetes de travão**
65 Ajuste da posição do guiador, deslocando-o
67 **Ajuste do alcance das manetes de travão**
68 **Os sistemas de pedais**
68 Funcionamento de vários sistemas
70 Ajuste e manutenção
71 **O dispositivo de travagem**
72 Funcionamento e desgaste
73 **Controle e afinação de travões de disco**
73 Controle do funcionamento
74 Travões AVID, FORMULA, MAGURA e SHIMANO
75 **As mudanças de velocidades**
76 Funcionamento e utilização
79 Controle e reajustamento das mudanças
79 Desviador traseiro
79 Ajuste do fim de curso
81 Desviador dianteiro
82 Shimano Di2
84 Pedaleiro com engrenagem
84 Manutenção da corrente
85 Desgaste da corrente
86 **As rodas – Pneus, câmaras-de-ar e pressão**
89 **Concentricidade dos aros, tensão dos raios**
90 Fixação das rodas com apertos rápidos
90 Fixação das rodas com sistemas de eixos passantes
91 **Reparação de um pneu danificado**
91 Desmontagem de rodas
92 Desmontagem de pneus com armação de arame ou kevlar
93 Montagem de pneus com armação de arame ou kevlar
95 Desmontagem de pneus sem câmara-de-ar
95 Reparação de pneus sem câmara-de-ar
96 Montagem de pneus sem câmara-de-ar
97 Montagem de rodas
98 **A caixa de direção**
98 Controlar e reajustar
99 Caixa de direção Aheadset®
100 **Suspensão**
100 Glossário – suspensão
102 **O garfo da suspensão**
102 Modo de funcionamento
103 Ajuste da constante da mola
105 Ajuste do amortecimento
107 Lockout
107 Manutenção
109 **Suspensão total**
109 Características específicas da posição do assento
109 Ajuste da constante da mola
112 Ajuste do mecanismo de deslocação
112 Ajuste do amortecimento
114 Lockout
114 Manutenção
116 **Como transportar a sua bicicleta Canyon**
118 **Instruções gerais: Cuidados e inspeção**
118 Lavar e cuidar da sua Canyon
120 Conservação e guarda da sua Canyon
121 Manutenção e inspeção
122 **Serviço de assistência e intervalos de manutenção**
124 **Valores de torque recomendados**
128 **Exigências legais que regulam a participação no tráfego rodoviário**
129 **Responsabilidade por produtos defeituosos**
131 **Garantia**
132 **Crash Replacement**

PREZADO(A) CLIENTE DA CANYON,

compilámos para si neste manual muitas instruções sobre a forma de utilizar a sua bicicleta Canyon e também uma quantidade de informações relevantes em torno do funcionamento técnico, manutenção e cuidados. Leia este manual com muita atenção. Vale a pena, mesmo que pense já ter a experiência necessária, por ter andado toda a sua vida de bicicleta. O desenvolvimento técnico das bicicletas tem vindo a intensificar-se nos últimos anos.

De modo a poder ter sempre prazer em pedalar com a sua Canyon e para sua própria segurança, deverá ler com cuidado e integralmente o texto impresso deste manual e

- seguir as **instruções de montagem** no capítulo **„A montagem: ir tirando as peças do BikeGuard“** com exatidão,
- considerar e seguir as indicações no capítulo **„Antes da primeira utilização“**
- ler no capítulo **„O uso apropriado da bicicleta“**, para que tipo de utilização a sua nova bicicleta foi concebida e qual o peso total permitido (ciclista, roupa, bagagem)
- e também testar a funcionalidade básica antes de cada utilização. Como o fazer encontra-se no capítulo **„Antes de cada utilização“** neste manual. Não utilize a bicicleta, caso o teste não seja 100% positivo!

No dispositivo digital de dados, em anexo, encontram-se uma série de operações de manutenção e reparação descritas detalhadamente. Quando as realizar, tenha sempre presente, que estas instruções e indicações apenas se aplicam a esta bicicleta Canyon. Não as empregue, por isso, noutras bicicletas. Devido à grande variedade de versões e alternância de modelos, poderá acontecer que as operações descritas não estejam completas. É por isso indispensável que examine as indicações dos nossos fornecedores de componentes. Estas acompanham a bicicleta dentro do BikeGuard.

Tenha em atenção que as explicações e conselhos, devido a influências várias, como p. ex. a experiência acumulada e a habilidade técnica de quem os põe em prática, ou às ferramentas a usar, podem necessitar de ser complementados, quer adicionalmente através de ferramentas (especiais), quer através de métodos não descritos.

No nosso website www.canyon.com encontra disponíveis vários filmes de assistência técnica. Estes podem ajudá-lo a efectuar pequenas reparações e trabalhos de manutenção.
Para sua própria segurança, não se aventure demais. Se não tiver certeza absoluta ou se tiver alguma questão, ligue para a nossa Service-Hotline +351 922 127 885!

Note que: Este manual não poderá atribuir-lhe as capacidades de um mecânico de bicicletas. Até mesmo um manual extenso, tão grande como uma enciclopédia, não poderia cobrir todas as combinações possíveis de bicicletas e componentes. Por esta razão, este manual trata essencialmente da bicicleta que acabou de comprar e dos seus componentes usuais, procurando apresentar-lhe as instruções e advertências mais importantes. Também não tem como objectivo mostrar a montagem completa de uma bicicleta a partir do kit de quadro Canyon!

Este manual não poderá ensinar-lhe a andar de bicicleta. Por esta razão, este manual trata essencialmente da bicicleta que acabou de comprar e das instruções e advertências mais importantes. No entanto, não poderá ensinar-lhe nem a andar de bicicleta nem as regras de trânsito

Sempre que andar de bicicleta, deverá estar ciente de que esta é uma actividade potencialmente perigosa e que o ciclista sempre deverá manter a sua bicicleta sob controlo.

Como em qualquer outro desporto, também pode ferir-se ao andar de bicicleta. Sempre que montar uma bicicleta, deverá estar ciente deste perigo potencial e aceitá-lo. Tenha sempre presente que uma bicicleta não dispõe do mesmo equipamento de segurança que um carro, como, p. ex., a carroçaria ou o airbag.

Portanto, ao andar de bicicleta seja sempre cuidadoso e respeite os outros participantes do trânsito.

Nunca conduza sob a influência de medicamentos, drogas, álcool, ou quando estiver fatigado. Nunca transporte um passageiro na sua bicicleta e mantenha sempre as mãos no guiador.

Para finalizar, alguns pedidos da nossa parte: Circule sempre de modo a não pôr os outros em perigo nem a si mesmo e respeite a natureza ao pedalar por florestas ou campos. Use sempre equipamento adequado para andar de bicicleta, pelo menos um capacete apropriado, óculos de proteção, calçado bem justo e roupa adequada para ciclismo e bem clara, para que se veja bem ao longe.

A equipa da Canyon deseja-lhe boas pedaladas com a sua bicicleta!

Este não é um manual de utilização para montar bicicletas a partir de peças isoladas ou para as reparar. É reservado o direito de introduzir alterações de detalhes técnicos em relação às informações e ilustrações deste manual de utilização. Este manual de instruções cumpre os requisitos do padrão EN ISO 4210:2014. Este manual de utilização obedece à legislação europeia

Na entrega, a bicicleta deverá ser acompanhada por guias de instruções complementares do fabricante. Encontrará guias de instruções complementares ao visitar o nosso website www.canyon.com

Texto, concepção, fotografia e criação gráfica:
Zedler – Institut für Fahrradtechnik
und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de
Versão: julho de 2015, 6.ª edição

© A publicação, reimpressão, tradução e duplicação, quer seja só em parte e recorrendo à gravação electrónica, como também outro tipo de utilização, não são permitidas sem a prévia autorização escrita do autor.

A caminho por campos e florestas

Sempre de capacete e com óculos

Visite, o nosso website www.canyon.com, sempre que necessário. Por si esperam novidades, instruções e conselhos úteis, tal como os endereços dos nossos distribuidores.

Para sua própria segurança, não se aventure demais em trabalhos de montagem e ajuste. Em caso de dúvidas ligue para a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.
E-mail: portugal@canyon.com

O USO APROPRIADO DA BICICLETA

Para definir as finalidades de utilização dos diferentes tipos de bicicletas, dividimos as nossas bicicletas em diversas categorias. Isto tem como finalidade definirmos logo no momento do desenvolvimento das nossas bicicletas diversos requisitos a testar adequados ao esforço respetivo, para garantir desta maneira posteriormente a maior segurança possível durante a utilização das nossas bicicletas.

É por isso da maior importância que as bicicletas não sejam movidas para outros fins que não sejam os apropriados, uma vez que o limite do esforço das bicicletas, de outro modo, pode ser ultrapassado e o quadro ou outros componentes podem ficar danificados. Tal pode dar origem a quedas graves.

O peso máximo do condutor, incl. bagagem não deveria ultrapassar 120 kg. Este peso máximo permitido, sob certas circunstâncias, pode ser ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização feitas pelos fabricantes dos componentes.

Pode conhecer a que categoria pertence a sua bicicleta com a ajuda da marcação no quadro de acordo com os seguintes símbolos. Se não tiver a certeza a que categoria pertence a sua bicicleta, dirija-se em qualquer altura à nossa estação de serviços.

Condição 0
Esta categoria está prevista para bicicletas de criança. As crianças não devem andar de bicicleta perto de precipícios, escadas ou piscinas assim como em caminhos utilizados por veículos automóveis. De uma maneira geral, isto diz respeito a bicicletas com tamanhos de pneus de 12-24 polegadas.

Condição 1
Bicicletas desta categoria são concebidas para viagens em vias pavimentadas, permitindo que as rodas estejam em permanente contacto com o solo. Isto são, em regra, **bicicletas de estrada** com guiadores de bicicleta de estrada ou direitos, **bicicletas de triatlo ou de contrarrelógio.** O peso máximo do condutor, incl. bagagem não deve ultrapassar os 120 kg. Este peso máximo permitido, pode ser, eventualmente, ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização, realizadas pelos fabricantes dos componentes.
Um caso especial nesta categoria constituem **bicicletas de ciclocrosse** identificadas com guiador de bicicleta de estrada e travões Cantilever ou de disco. Estas bicicletas são adequadas adicionalmente também para caminhos de cascalho e pistas de Offroad, nas quais os pneus perdem aderência por breves instantes devido à existência de pequenos desnivelamentos ou patamares com uma altura de 15 a 20 cm.

Condição 2
gens em vias pavimentadas, permitindo que as rodas estejam em permanente contacto com o solo. Estas bicicletas estão concebidas para a mobilidade urbana e desta forma, principalmente, para a participação no trânsito de estrada e nos caminhos públicos e autorizados. Estão incluídas as **bicicletas urbanas, city e de trekking.**
O peso máximo do condutor, incl. bagagem não deve ultrapassar os 120 kg. Este peso máximo permitido, pode ser, eventualmente, ainda mais limitado pelas recomendações relativas à utilização, realizadas pelos fabricantes dos componentes.

Condição 3
Bicicletas desta categoria englobam as bicicletas das categorias 1 e 2 e são, além disso, próprias para terrenos mais acidentados e não pavimentados. Também se enquadram no âmbito de utilização destas bicicletas saltos esporádicos com uma altura máx. de aprox. 60 cm. Mas, no caso de ciclistas sem experiência, também os saltos desta altura podem provocar aterragens não exatas, através das quais aumentam consideravelmente as forças atuantes provocando danos e ferimentos. As MTB Hardtails e bicicletas de suspensão total com cursos de suspensão curtos encaixam-se nesta categoria.

Condição 4
Esta categoria engloba bicicletas das categorias 1-3. Que, além disso, são próprias para terrenos muito acidentados e em parte rochosos, com descidas mais fortes e com isso, velocidades mais altas. Saltos regulares e moderados dados por ciclistas experimentados não representam qualquer problema para esta bicicleta. Deveria excluir-se, no entanto, a utilização regular e duradoura destas bicicletas nas estradas North-Shore e em Bike Parks. Por causa de serem submetidas a esforços mais fortes, estas bicicletas deveriam ser controladas no fim de cada saída para detetar possíveis danificações. As bicicletas com suspensão total com curso de suspensão médio são típicas desta categoria.

Condição 5
Este tipo de utilização significa terrenos com inclinações extremamente grandes, muito difíceis e extremamente rochosos, que só podem ser percorridos por ciclistas tecnicamente experimentados e bem treinados. São típicos para esta categoria, saltos maiores a velocidades muito altas assim como a utilização intensa de Bikeparks ou pistas de Downhill identificadas. Nestas bicicletas é imprescindível ter em conta que após cada percurso há que ser efetuado um exame intenso quanto a possíveis danificações. Estragos precoces podem causar falhas se a bicicleta continuar a ser submetida nem que seja apenas a esforços muito menores. Também deveria ser considerada uma troca regular de componentes importantes para a segurança. É absolutamente aconselhável o uso de protetores especiais. As bicicletas de suspensão total com longos cursos de suspensão, mas também bicicletas de Dirt caracterizam esta categoria.

No geral, cadeiras de criança não são permitidas.

No geral, não é permitido puxar um atrelado para criança.

A instalação de um porta-bagagens não é permitido em bicicletas com espigões de selim de carbono. Se quiser transportar bagagem, deve fazê-lo exclusivamente com uma mochila especial para bicicletas.

Visite também o website www.canyon.com, que se encontra sempre atualizado. Ali encontra os nossos modelos ordenados por áreas de atuação e representados graficamente.

Devido ao tipo especial de utilização, algumas bicicletas Dirt só possuem um travão.

Não use a bicicleta Canyon num aparelho de treino, ao qual esta fique fixada seja de que maneira for

As bicicletas Canyon devem ser usadas, exclusivamente, para rolos livres (rolos de treino sem travão). Não use a bicicleta Canyon num aparelho de treino, ao qual esta fique fixada seja de que maneira for.

ANTES DA PRIMEIRA UTILIZAÇÃO

1. **Já alguma vez fez ciclismo numa bicicleta de montanha?** Não se esqueça que andar de bicicleta em todo o terreno exige concentração, fitness e experiência. Familiarize-se pouco a pouco num local com pouco movimento com a sua nova bicicleta de montanha e vá explorando lentamente o terreno que pretende percorrer. Frequente um curso técnico. Mais informações em www.canyon.com

2. **Está familiarizado com o dispositivo de travagem?** Normalmente as bicicletas Canyon são fornecidas com a manete de travão esquerda a controlar o travão dianteiro. Verifique se consegue ativar o travão dianteiro com a manete de travão a que está normalmente habituado. Caso tal não se verifique, deverá treinar o uso do novo dispositivo de travagem, pois um uso incorrecto do travão dianteiro pode provocar uma queda! Se necessário, mande um mecânico especializado reajustar o dispositivo de travagem.

   Travões modernos podem ter uma potência de travagem muito mais forte do que os travões da bicicleta que possuía até agora! Devido ao tipo especial de utilização algumas bicicletas dirt só possuem um travão.

   É indispensável que faça primeiro alguns testes aos seus travões numa zona livre de trânsito! Familiarize-se lentamente com a capacidade de travagem até atingir o seu máximo. Consulte o capítulo **„O dispositivo de travagem“**, para obter mais informação sobre travões.

3. **Está familiarizado com o tipo de mudanças e o seu modo de funcionamento?** Familiarize-se com as mudanças numa zona pouco movimentada. Tenha o cuidado de não acionar os desviadores dianteiro e traseiro paralelamente e de reduzir a velocidade quando acionar as mudanças. Consulte o capítulo **„As mudanças de velocidades“**, para obter mais informação sobre as mudanças.

Acionamento do travão dianteiro com força excessiva. Não imitar

Repare que a combinação manete – travão pode variar de país para país! Confirme qual o travão que cada uma das manetes aciona. Se esta não for a instalação com a qual está familiarizado, mande se necessário reinstalar.

Mudanças com transmissão por desviador

Se andar de bicicleta de montanha com as mãos nas extensões do guiador, não vai poder acionar o travão tão rapidamente como em outras colocações das mãos. A resposta de travagem será mais demorada. Circule com muita precaução e tenha em conta respostas de travagem mais demoradas.

4. **O quadro tem a altura correta e o selim e guiador estão ajustados?** Coloque-se sobre o tubo superior e assegure-se de que resta uma altura de entre-pernas de pelo menos um palmo. Se tal não se verificar, por favor leia os capítulos com mais detalhes, à frente no manual ou no CD em anexo. Pode também contactar a nossa Service-Hotline +351 922 127 885. Andar de bicicleta com um quadro demasiado grande aumenta o risco de lesões ao desmontar de repente! Deve fixar o selim de tal modo que nos modelos cross country e marathon consiga alcançar o pedal na sua posição mais inferior com o calcanhar. Verifique se consegue alcançar o chão com a ponta dos pés, quando está sentado no selim. Nos modelos mountain, enduro e freeride o selim é posto numa posição inferior. Especialmente em descidas de montanha aconselha-se a redução da altura do selim. Para obter informações adicionais sobre a posição do selim, consulte o capítulo **„Adaptar a bicicleta Canyon ao condutor"**.

5. **Já pedalou alguma vez com pedais de encaixe, nomeadamente pedais automáticos, usando os sapatos adequados?** Antes de dar as primeiras pedaladas com este tipo de pedais, pratique cuidadosamente o mecanismo de encaixe e desencaixe sem andar de bicicleta. A melhor forma de treinar é encostando-se a uma parede, evitando assim cair. Ajuste, se necessário, a força de encaixe ou desencaixe. Deve ler primeiro as instruções de uso, que acompanham a bicicleta dentro do BikeGuard. Para obter informações adicionais sobre o tema pedais, consulte o capítulo **„Os sistemas de pedais"**.

Verifique a altura de entre-pernas

Sapatos para pedais com sistema de encaixe

Pedal com sistema de encaixe

⚠ Em caso de pouca experiência ou posição apertada dos pedais com sistema de encaixe, pode acontecer ficar preso aos pedais! **Perigo de queda!**

6. **Utilize a sua Canyon unicamente de acordo com as finalidades previstas para ela!** As bicicletas de montanha para utilizar em cross country e marathon não são próprias para descidas íngremes em terrenos com penhascos ou para saltos, etc. Para as utilizações all mountain ou enduro pode adquirir modelos concebidos especialmente. Com os modelos Torque também pode praticar o chamado freeride. Tenha cuidado, pois às vezes, uma manobra de condução pode parecer fácil quando é feita por um profissional, mas exige na realidade bastante treino e experiência. Para sua própria segurança, não sobrestime as suas capacidades. Regra geral, as bicicletas Canyon são concebidas para suportar um peso total (ciclista e bagagem) de 120 kg. Não ultrapasse nunca este limite. Leia mais pormenores sobre a utilização correta da bicicleta **„O uso apropriado da bicicleta"**.

7. **A sua bicicleta tem componentes em carbono?** Note que este material requer cuidados especiais e uso prudente. Leia sem falta o capítulo **„Características específicas do carbono como material de construção"**.

8. **Se comprou uma bicicleta com suspensão, deveria inspecionar a pressão de ar do garfo.** Ajuste, quando necessário, com a bomba que acompanha a bicicleta no BikeGuard. Uma regulação incorreta pode conduzir ao mau funcionamento ou provocar danos no garfo de suspensão. Em todo caso, piora a dirigibilidade e impede que atinja o grau máximo de segurança. Para obter informações adicionais, consulte o capítulo **„O garfo de suspensão"** e **„Suspensão total"**.

Pedalar em terreno

O carbono como material de construção

Bicicleta com suspensão

⚠ As bicicletas de montanha Canyon são aparelhos para desportos High End (desportos radicais), apresentando construção leve na mais alta arte de engenharia. Seja também um profissional na maneira como lida com o material. Uso incorreto, montagem deficiente ou manutenção errada podem tornar pouco segura a sua bicicleta. Perigo de acidente!

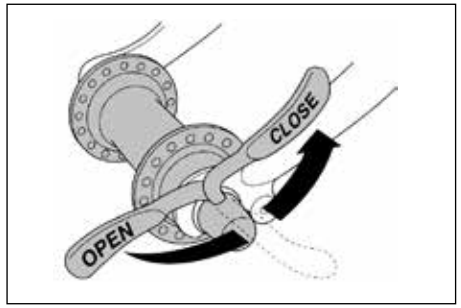
ANTES DE CADA UTILIZAÇÃO

ANTES DE CIRCULAR COM A SUA BICICLETA, DEVERÁ VERIFICAR OS SEGUINTES PONTOS:

1. Os apertos rápidos das rodas traseira e dianteira, o espigão do selim e os demais componentes, como os eixos passantes, estão fixados de forma correta? Mais pormenores no capítulo **„Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes“**.

2. Os pneus estão em bom estado e possuem pressão suficiente? Deixe ambas as rodas rodarem, a fim de testar a sua concentricidade. Deste modo é possível detetar pneus rebentados lateralmente, eixos quebrados e raios fissurados. Mais pormenores no capítulo **„As rodas: Pneus, câmaras-de-ar e pressão“**.

3. Faça um teste de travagem com a bicicleta parada, puxando com força a manete de travão no sentido do guiador. A manete deverá oferecer resistência pouco tempo após ter sido acionada; esta não deve poder ser puxada até ao guiador. Dos travões hidráulicos (de disco) não deve haver derramamento de líquido. Mais indicações sobre o tema **„Travões“** encontram-se no capítulo **„O dispositivo de travagem“**.



Confira a pressão do pneu

O travão não deve poder ser puxado até ao guiador

Se os apertos rápidos não estiverem corretamente fechados, podem libertar-se partes da bicicleta. **Perigo de queda!**

Não pedale se a sua Canyon tiver algum defeito num destes pontos!

4. Examine as luzes, caso pretenda circular à noite ou em vias públicas. Veja o capítulo **„Exigências legais“**.

5. Deixe a sua bicicleta cair no chão de uma altura baixa. Em caso de ruídos metálicos, verifique as causas. Verifique, se necessário, rolamentos e parafusos.

6. As bicicletas de freeride, tais como a Strive ou a Torque, estão expostas a esforços especiais devido à sua utilização. Se possuir uma bicicleta deste tipo, procure antes de cada pedalada sinais de corrosão e fadiga do material, rachas, amolgadelas e vincos.

7. O acessório mais importante para um percurso de bicicleta bem sucedido, é um pequeno estojo de ferramenta que poderá levar debaixo do selim. Dentro, este estojo deverá ter duas alavancas de montagem de plástico, as habituais chaves sextavadas interiores, uma câmara de ar sobresselente, remendos, o seu telemóvel e algum dinheiro. Leve também consigo uma bomba de ar que pode fixar no quadro.

8. Leve consigo um cadeado robusto, se quiser estacionar a sua bicicleta. Somente sendo presa a algo fixo, é que a Canyon poderá ser protegida de estranhos.

Para evitar danos na sua Canyon não ultrapasse o peso total máximo e cumpra as instruções de transporte de bagagem e crianças no capítulo **„O uso apropriado da bicicleta“**. Para além disso, aconselha-se antes do transporte da bicicleta, de carro ou de avião, a leitura do capítulo **„Como transportar a sua bicicleta Canyon“**.

Nunca circule à noite sem luz

Kit para emergências

A sua Canyon é sujeita a grandes esforços, resultantes das condições de terreno e das forças por si desencadeadas na bicicleta. Destas forças dinâmicas resulta o desgaste e fadiga dos diferentes componentes. Procure regularmente na sua Canyon sinais de desgaste, mas também arranhaduras, dobras, marcas de descoloração ou fissuras. Componentes, cujo tempo útil de vida foi ultrapassado, podem falhar de repente. Leve a sua Canyon regularmente à inspeção, para que as partes duvidosas possam ser, se necessário, substituidas. Para informações adicionais sobre manutenção, segurança e fiabilidade leia o capítulo **„Instruções gerais: Cuidados e inspeção“**, **„Valores de torque recomendados“** e **„Serviço de assistência e intervalos de manutenção“**.

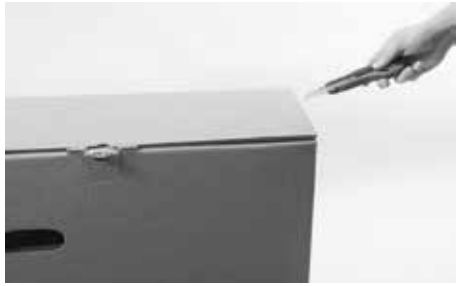
A MONTAGEM: IR TIRANDO AS PEÇAS DO BIKEGUARD

A montagem a partir do BikeGuard não é nenhum bicho de sete cabeças, mas você deveria proceder com sensatez e cuidado. Uma montagem deficiente do ponto de vista técnico pode reduzir a segurança da bicicleta.

Em primeiro lugar, gostaríamos de torná-lo familiar com os componentes da sua Canyon.

Desdobre a capa frontal do manual do utilizador da sua bicicleta de montanha. Aqui encontra uma bicicleta de montanha da Canyon, na qual estão representados todos os componentes importantes. Deixe esta página aberta durante toda a leitura. Desta maneira poderá localizar rapidamente os componentes mencionados no texto.

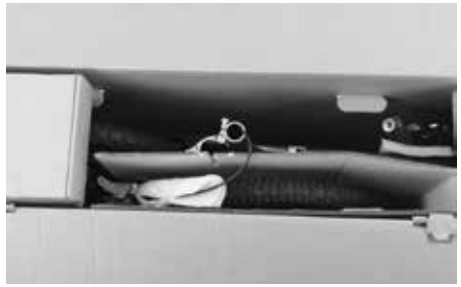
A ilustração mostra apenas uma bicicleta de montanha Canyon – nem todas se parecem com ela.



Abra primeiro o BikeGuard.

Use para isso apenas uma faca de cortar alcatifa, ou uma faca semelhante de lâmina curta. Não utilize nenhuma faca na bicicleta propriamente dita.

EXAMINAR O CONTEÚDO DO BIKEGUARD



No BikeGuard encontra-se o kit do quadro montado com a roda traseira também montada e com todos os componentes, a roda dianteira que se encontra separada, e possivelmente vai embalada dentro de um saco especial para rodas, o selim com o respetivo espigão de selim, o qual possivelmente está ligado com um cabo à unidade de operação para a montagem do guiador.

Além disso, o BikeGuard contêm uma caixa de papelão com peças pequenas (por ex., apertos rápidos ou eixo passante, refletores, e possivelmente pedais) e a caixa das ferramentas com a chave dinamométrica Canyon, incl. bits, bomba para garfo de suspensão, pasta para montagem Canyon e o manual do utilizador da bicicleta de montanha com um CD anexo.

Nas bicicletas com os tamanhos de pneus 29” e 27,5”, a caixa de papelão com as peças pequenas e a caixa das ferramentas encontram-se, eventualmente, em posição vertical na parte lateral do BikeGuard.

Na própria bicicleta nunca trabalhe com uma faca de cortar alcatifa. Você poderia danificar o componente ou ferir-se a si próprio. Efetue cortes com uma tesoura onde for preciso.

INSTRUÇÕES GERAIS RELATIVAS À MONTAGEM DA BICICLETA DE MONTANHA

A sua Canyon foi totalmente montada na fábrica, onde foi efetuado também um ensaio. A bicicleta fica a funcionar perfeitamente depois de efetuados os passos de montagem explicados a seguir sem demais trabalhos de ajuste. Após a conclusão dos trabalhos, efetue uma marcha de teste numa zona sem movimento ou numa rua isolada.

A seguir será descrita a montagem resumidamente. Se não estiver devidamente formado, ou se não tiver experiência suficiente, por favor, leia os capítulos mais detalhados no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha; tenha também em conta as instruções dos fabricantes dos componentes no CD em anexo.

Antes da primeira utilização, efetue os trabalhos de controlo descritos no capítulo **„Antes de cada utilização“**.

O melhor é usar um suporte de montagem que fixe o quadro em três pontos na sua parte interior, ou pedir a um ajudante que segure a sua Canyon enquanto você a monta.

Para a montagem, não prenda a sua Canyon pelo tubo do quadro ou por um espigão de selim de carbono, mas sim por um espigão de selim adequado feito de alumínio num suporte de montagem. No caso de um espigão ajustável em altura, não faça a fixação na parte móvel, mas sim e exclusivamente na parte inferior que está correspondentemente extraída para fora! Ao meter para dentro ou ao puxar para fora o espigão de selim ajustável em altura, tenha cuidado para que o cabo, no orifício de saída, seja metido para dentro ou puxado para fora no quadro e não se dobre.

O mais fácil e seguro para se fazer a montagem é ter um suporte de montagem ou um ajudante.

Participe a sua satisfação relativamente à sua nova Canyon e peça a alguém que o ajude na desembalagem a partir do BikeGuard e na montagem.

UTILIZAÇÃO DA CHAVE DINAMOMÉTRICA CANYON

Para realizar a fixação de dois componentes o mais segura possível, nós, da Canyon, consideramos indispensável a utilização de uma chave dinamométrica.

Encaixe o bit adequado na cavidade da chave dinamométrica Canyon.

Insira a chave allen completamente na cabeça do parafuso.

Se for ultrapassado o torque máximo nos parafusos de aperto (por ex., no avanço, no espigão do selim, ou no aperto do espigão do selim), isso provocará uma força de aperto demasiado grande. Tal pode causar uma avaria do componente, comportando um alto risco de acidente. Além disso, neste caso, a garantia do produto perde a sua validade. Parafusos pouco ou demasiado apertados podem provocar uma falha e, assim, originar um acidente. Cumpra exatamente as indicações da Canyon relativas ao torque.

Vá girando lentamente a manete da chave dinamométrica Canyon. Ao apertar-se o parafuso, o ponteiro vai-se deslocando sobre a escala. Termine o movimento giratório, logo que o ponteiro esteja sobre o número do torque previamente indicado.

Para a montagem utilize a chave dinamométrica da Canyon, que acompanha o BikeGuard.

UTILIZAÇÃO DA PASTA PARA MONTAGEM CANYON

Os componentes de carbono ficam sujeitos, sobretudo, a danificações se for empregue força a mais ao apertá-los. A pasta para montagem Canyon consegue adesão adicional entre duas superfícies, permitindo, assim, reduzir até 30% a necessária força de aperto.

Além disso, garante proteção máxima contra corrosão, impedindo-a eficazmente, mesmo em piso molhado. A pasta para montagem Canyon pode ser utilizada em todas as ligações de carbono e de alumínio. Ela é ideal para esta finalidade, uma vez que não endurece.

Isto faz todo o sentido, especialmente, nas zonas de aperto do guiador e do avanço, do tubo do garfo e do avanço e do espigão do selim e do tubo do selim - três zonas de aperto nas quais uma força de aperto demasiado grande pode danificar os componentes e originar que estes avariem, ou que cesse a cobertura da garantia.

Com a pasta para montagem Canyon, devido à redução da força de aperto, será prevenida uma eventual danificação das fibras de carbono. Além disso, são impedidos ruídos que se ouvem frequentemente nos pontos de aperto.

Nos espigões de selim na bicicleta de montanha utilize, por princípio, pasta para montagem uma vez que essa contribui para um assentamento seguro. Quando o espigão do selim baixa um pouco no terreno, a superfície fica ligeiramente arranhada. Este é um caso de desgaste normal e não constitui motivo para reclamação.

Quando pretende mudar frequentemente a posição do espigão do selim, a Canyon recomenda-lhe que mande montar um espigão de selim ajustável em altura.

Antes de aplicar a pasta para montagem Canyon, retire todas as partículas de sujidade e resíduos de lubrificantes da superfície a tratar. A seguir, aplique com um pincel ou uma camurça, uma fina camada uniforme de pasta para montagem Canyon sobre as superfícies limpas.

Seguidamente monte os componentes conforme descrito.

Utilize a chave dinamométrica Canyon, não ultrapassando nunca o valor de torque máximo prescrito. Retire o excesso de pasta para montagem Canyon e feche a saqueta cuidadosamente.

DESEMBALAR

Tire para fora a caixa de papelão com as peças pequenas e ponha-a de lado em um lugar acessível. Retire o papelão traseiro de proteção.

Retire a caixa das ferramentas com o manual do utilizador da bicicleta de montanha e a ferramenta da caixa de papelão com as peças pequenas.

Retire a tampa de proteção do tubo do selim do quadro.

Retire o papelão dianteiro de proteção.

Nas bicicletas com os tamanhos de pneus 29“ e 27,5“, a caixa de papelão com as peças pequenas e a caixa das ferramentas encontram-se, eventualmente, em posição vertical na parte lateral do BikeGuard.

MÉTODO A USAR NOS ESPIGÕES DE SELIM AJUSTÁVEIS EM ALTURA

Se a sua Canyon estiver equipada com um espigão de selim ajustável em altura, monte o espigão de selim ajustável em altura, antes de levantar a sua Canyon do BikeGuard. O espigão de selim ajustável em altura, quando a bicicleta está pronta a ser usada, está ligado à alavanca de operação montada no guiador, por meio de um cabo que passa através do tubo do selim.

No BikeGuard, a alavanca de operação do espigão de selim ajustável em altura não tem, necessariamente, de estar montada no guiador.

Abra o aperto rápido, ou solte o parafuso do aperto do tubo do selim. Antes, leia o capítulo **“Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes“** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha.

Desate a tira com fecho velcro, que fixa o selim e o espigão de selim à roda dianteira.

Assente cuidadosamente o espigão do selim sobre a roda traseira. Retire a roda dianteira juntamente com o papelão de proteção e coloque-a de lado. Retire, cuidadosamente, a película protetora do espigão do selim.

Espalhe agora um pouco de pasta para montagem Canyon na parte inferior do espigão de selim e por dentro do tubo do selim do quadro ou na zona de fixação do espigão do selim.

O espigão de selim deve deslizar com leveza para dentro do quadro, sem ser necessário pressionar ou virar. Se isso não for possível, abra o aperto do tubo do selim um pouco mais.

Segure o espigão do selim com uma mão e pegue no cabo do espigão do selim no ponto onde este sai do quadro. Enquanto vai introduzindo, cuidadosamente, o espigão do selim com uma mão no tubo do selim, com a outra mão vai puxando, também cuidadosamente, o cabo mais e mais.

Empurre até à profundidade mínima de inserção o espigão do selim no tubo do selim, o que pode verificar na marcação MIN/MAX.

⚠ Durante a montagem, tenham em conta que o cabo do espigão do selim ajustável em altura não fique dobrado.

⚠ Cumpra as indicações do capítulo **“Ajuste da altura do selim”** e também os valores de torque prescritos no capítulo **“Instruções gerais: Cuidados e inspeção”** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha, respeitando, do mesmo modo, as recomendações do fabricante de componentes no CD em anexo.

MÉTODO A USAR NOS ESPIGÕES DE SELIM CONVENCIONAIS

Alinhe o selim e feche o aperto rápido ou o parafuso que se encontra no aperto do tubo do selim. Aperte o parafuso, ou o aperto rápido do aperto do tubo do selim, mas não apertando demasiadamente. Se necessário, retire a película protetora do selim.

Retire levantando o selim e o espigão do selim juntamente com a roda dianteira com o papelão de proteção, e coloque cuidadosamente estas peças de lado. Desate a fita com fecho velcro que fixa o selim e o espigão do selim na roda dianteira e ponha as peças em lugar acessível.

Levante, agora, cuidadosamente o quadro do BikeGuard e ponha-o de modo seguro no chão.

Se necessário, peça ao seu ajudante que segure a bicicleta.

Retire a caixa das ferramentas com o manual do utilizador da bicicleta de montanha e a ferramenta da caixa de papelão com as peças pequenas.

ⓘ Guarde todos os elementos de embalagem e o BikeGuard completo num sítio seco. Assim, terá tudo o que necessita à mão, se tiver que enviar a sua bicicleta, ou ir de viagem.

ⓘ Eventualmente a roda dianteira vai embalada adicionalmente num saco especial para as rodas.

Levante cuidadosamente o quadro juntamente com os componentes e a roda traseira do BikeGuard e ponha-o de forma segura no chão. Se necessário, peça ao seu ajudante que segure a bicicleta.

Empurre até à profundidade mínima de inserção o espigão do selim no tubo do selim, o que pode verificar na marcação MIN/MAX. Alinhe o selim e feche o aperto rápido ou o parafuso que se encontra no aperto do tubo do selim. Aperte o parafuso, ou o aperto rápido do aperto do tubo do selim, mas não apertando demasiadamente.

Espalhe agora um pouco de pasta para montagem Canyon na parte inferior do espigão de selim e por dentro do tubo do selim do quadro ou na zona de fixação do espigão do selim.

O espigão de selim deve deslizar com leveza para dentro do quadro, sem ser necessário pressionar ou virar. Se isso não for possível, abra o aperto do tubo do selim um pouco mais.

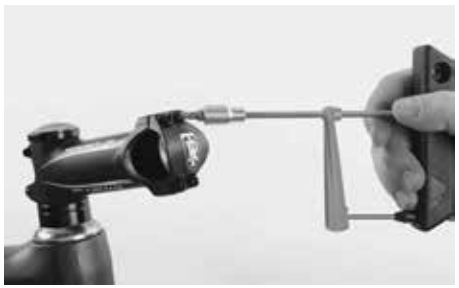
Se necessário, retire a película protetora do selim.

⚠ Cumpra as indicações do capítulo **"Ajuste da altura do selim"** e também os valores de torque prescritos no capítulo **"Instruções gerais: Cuidados e inspeção"** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha, respeitando, do mesmo modo, as recomendações do fabricante de componentes no CD em anexo.

MONTAGEM DO GUIADOR

Quando embalado, o guiador vai desmontado, o avanço vai, no entanto, montado corretamente. No avanço, não devem ser feitas quaisquer alterações.

Desate a tira com fecho velcro em baixo no garfo. Segure bem o guiador e desate em cima, no quadro, a segunda tira com fecho velcro. Continue a segurar bem o guiador, para que este não caia para o lado e não fique danificado.



Pegue na chave dinamométrica Canyon e encaixe na chave o bit próprio para os parafusos do avanço.

Desaperte totalmente os parafusos de aperto da tampa do avanço e remova a tampa.

Gire para diante o avanço juntamente com o garfo, isto é, na direção de condução. Preste atenção para que os cabos e os fios não ficam torcidos.

Deixe cuidadosamente o guiador ficar suspenso, ou peça ao seu ajudante que segure o guiador.

Empurre para fora um pouco de pasta para montagem Canyon, aplicando uma camada fina de pasta para montagem Canyon não só na parte interior da tampa do avanço mas também a zona de aperto do corpo do avanço.

Posicione o guiador no centro da área de fixação do avanço, orientando-se pelas marcações. Assegure-se, para mais, de que os cabos Bowden e os fios não estão torcidos ou dobrados e de que o seu curso, no sentido dos batentes ou dos travões, apresentam raios de distância uniformes.

Aperto fixo do avanço convencional Aheadset® com tampa frontal

Coloque no lugar a tampa do avanço. Aperte os parafusos de aperto da tampa do avanço uniformemente e em cruz até o guiador prender um pouco.

Alinhe grosseiramente o guiador de tal maneira que as manetes do travão fiquem a apontar um pouco para baixo.

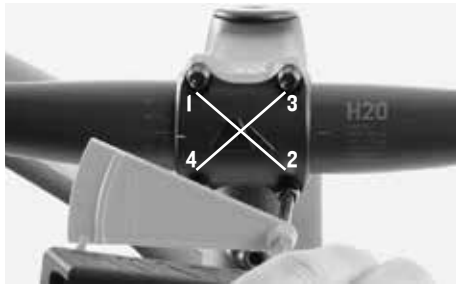
⚠ A bicicleta de montanha assim ainda não está pronta a ser utilizada. Efetue o ajuste final e a fixação do guiador, como descrito no capítulo **"Ajuste e montagem final do guiador"**.

Verifique se as ranhuras entre a tampa do avanço e o corpo do avanço estão paralelas umas às outras e apresentam uma largura igual em cima e em baixo. Se necessário, desaperte os parafusos de aperto, apertando-os ligeira e uniformemente.

Aperto fixo dos avanços convencionais Aheadset® com tampa frontal

Coloque no lugar a tampa do avanço. Alinhe grosseiramente o guiador de tal maneira que as manetes do travão fiquem a apontar um pouco para baixo.

- Aperte agora ambos os parafusos superiores com a chave dinamométrica Canyon com um torque de 3 Nm. A ranhura neste caso tem de ficar completamente fechada, a tampa dianteira tem de ir para „no bloco". Possivelmente, tem até de soltar um pouco ambos os parafusos inferiores.



- Seguidamente, aperte os parafusos inferiores igualmente com 3 Nm.
- Se tudo estiver bem, aperte bem, uniformemente e em cruz os parafusos com a chave dinamométrica Canyon de acordo com as indicações impressas (8 Nm). Tenha em conta que este valor de torque só é o correto para a combinação do avanço Canyon com o guiador Canyon.

MONTAGEM DA UNIDADE DE PROTEÇÃO CONTRA IMPACTO (IPU - IMPACT PROTECTION UNIT)

Alguns modelos da Canyon com quadro de carbono vão equipados com um batente chamado Impact Protection Unit ou IPU. Este IPU impede que o guiador ou as suas guarnições batam contra o tubo superior.

Pode reconhecer se a sua Canyon está equipada com um IPU nos dois orifícios roscados existentes no tubo superior diretamente atrás da caixa de direção.

Se existirem estes orifícios, retire da caixa de papelão com as peças pequenas a Impact Protection Unit com os dois parafusos de sextavado interior.

⚠ Conduzir sem a IPU pode fazer com que o guiador ou as guarnições do guiador batam contra o tubo superior. O quadro pode ficar danificado.

Certifique-se de que o avanço juntamente com o guiador ficam voltados para a frente. Posicione o IPU no tubo superior de tal forma que a parte arredondada fique voltada para a frente e que a parte chanfrada para trás, estendendo-se suavemente no sentido do tubo do quadro.

Introduza ambos os parafusos no orifício e aperte-os com os dedos duas ou três voltas. Durante isto, os parafusos devem poder ser rodados muito facilmente.

Quando ambos os parafusos estiverem apertados desta forma, pegue na chave dinamométrica Canyon com o bit próprio. Aperte ambos os parafusos até que as cabeças dos parafusos fiquem alinhadas ao nível das cavidades do IPU. Finalmente, aperte bem ambos os parafusos com 3 Nm.

PASSOS ADICIONAIS EM CASO DE HAVER UM ESPIGÃO DE SELIM AJUSTÁVEL EM ALTURA

A alavanca de operação do espigão de selim ajustável em altura pode estar já montada no guiador ou estar ainda livre e pendurada pelo cabo.

Se esta ainda estiver solta, retire a película protetora deste dispositivo de comando.

Retire o bit adequado da caixa das ferramentas e desaperte o parafuso Torx na alavanca de operação.

⚠ Utilize a chave dinamométrica Canyon e não exceda os valores máximos de torque!

POSSIBILIDADE 1: SRAM ou travão Avid e manípulo de mudanças Shimano

O manípulo das mudanças está montado no guiador, mas a manete do travão, não.

Retire a película protetora na manete direita do travão. Fixe agora a alavanca de operação juntamente com a manete direita do travão no guiador.

Alinhe a manete do travão da mesma forma que a manete esquerda do travão que já vai montada de fábrica. Aperte o parafuso com o torque indicado previamente pela SRAM de 5-6 Nm.

⚠ Não tente colocar a manete do travão e a alavanca de operação do espigão do selim numa determinada posição aplicando força. Existe só uma posição na qual pode chegar bem ao parafuso.

POSSIBILIDADE 2: Travão SRAM ou Avid e manípulo de mudanças SRAM

Nem a alavanca de operação nem a manete do travão estão montadas no guiador. Na braçadeira da alavanca de operação está ainda montada uma peça de ligação chamada Matchmaker.

O parafuso para a montagem da alavanca de operação no Matchmaker pode estar encaixado ou no Matchmaker propriamente dito ou estar ligeiramente atarraxado no manípulo das mudanças.

Retire a película protetora da manete direita do travão.

Fixe agora a alavanca de operação juntamente com a manete direita do travão no guiador.

Alinhe a manete direita do travão exatamente como a manete esquerda do travão.

Aperte o parafuso com o torque indicado previamente pela SRAM de 5-6 Nm.

Retire a película protetora no manípulo direito das mudanças. Desmonte o parafuso de fixação no manípulo das mudanças.

Monte o manípulo das mudanças no Matchmaker. Aperte o parafuso com o torque indicado previamente pela SRAM de 2,8-3,4 Nm.

POSSIBILIDADE 3: Travão Shimano e manípulo de mudanças Shimano

A manete do travão e o manípulo das mudanças estão montados no guiador. Monte a alavanca de operação no guiador na parte interior das braçadeiras da manete do travão e do manípulo das mudanças. Aperte o parafuso só ligeiramente de maneira que a alavanca de operação ainda se consiga rodar e deslocar livremente.

Desaperte o parafuso da braçadeira ao lado da manete do travão e desloque a manete do travão para baixo.

Posicione a alavanca de maneira a poder manejá-la.

Agora, pode atarraxar o parafuso da alavanca de operação usando a chave dinamométrica Canyon.

Aperte o parafuso com o torque indicado previamente pela SRAM de 5-6 Nm. Rode novamente a manete das mudanças para cima e alinhe-a da mesma maneira como fez com a outra. Aperte o parafuso com o torque indicado previamente pela Shimano de 6-8 Nm.

MONTAGEM DA RODA DIANTEIRA

Retire a roda dianteira da caixa de papelão e, se necessário do saco especial para rodas.

Retire a película protetora eventualmente existente no garfo. Tente fazê-lo, em princípio, com a mão. Se isso não resultar, use de preferência uma tesoura e nunca use uma faca de cortar alcatifa.

Retire agora os fechos de segurança para transporte do travão da roda dianteira. Encontrará mais informações sobre os travões no capítulo **„O dispositivo de travagem“** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha; tenha em conta, também, as instruções do fabricante dos componentes no CD em anexo.

Em travões de disco, controle, antes de montar a roda, se as pastilhas de travão estão exatamente assentes nas cavidades da pinça de travão. Pode reconhecer isto pelo paralelismo da ranhura entre as pastilhas.

Roda dianteira com aperto rápido

Retire o aperto rápido para a roda dianteira de dentro da caixa de papelão com as peças pequenas. Desaperte a contraporca e puxe uma das molas do aperto rápido.

Enfie o aperto rápido no eixo oco da roda dianteira.

De cada lado do cubo tem que ser introduzida uma mola. Certifique-se de que a mola com o diâmetro pequeno está virada, dos dois lados do aperto rápido, para o eixo do cubo. A alavanca de operação do aperto rápido é montada no lado esquerdo (no lado contrário da corrente).

Enrosque a contraporca do aperto rápido só duas voltas. Encontrará mais informações sobre os apertos rápidos no capítulo **"Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes"** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha; tenha em conta, também, as instruções do fabricante dos componentes no CD em anexo.

Monte a roda dianteira e tenha o cuidado de introduzir o disco do travão entre as pastilhas. Feche o aperto rápido de tal modo que a roda fique presa com segurança. Antes, leia o capítulo **"Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes"** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha.

Verifique seguidamente se a roda dianteira está assente no meio das hastes do garfo. Verifique se o aperto rápido e os encaixes de segurança do garfo estão bem assentes.

Acione várias vezes a manete de travão, após ter montado a roda e fechado o aperto rápido, e, no fim, ponha a roda a girar.

Aqui, o disco do travão não deve, normalmente, nem roçar na pinça de travão, nem nas pastilhas de travão.

⚠ As pastilhas novas de travões de disco têm que ser utilizadas algumas vezes, para poderem alcançar os valores de desacelaramento ideais. Encontrará mais informações no capítulo **„O dispositivo de travagem"** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha.

Roda dianteira com eixo passante

Retire o eixo passante para a roda dianteira de dentro da caixa de papelão com as peças pequenas.

Certifique-se de que a alavanca de aperto rápido está completamente aberta e apoiada no entalhe do eixo. Quando a rosca do eixo encaixar na rosca da barra esquerda do garfo, gire o eixo no sentido dos ponteiros do relógio. Nas primeiras voltas, o eixo passante deve poder ser girado facilmente.

Sistemas de eixos passantes Rock Shox Maxle e Maxle-Lite 15 ou 20 mm (por ex. Revelation, Reba, SID, Lyrik)

No sistema Maxle de eixos passantes, com alavanca de aperto, coloque a roda dianteira no garfo e insira simultaneamente o disco do travão na pinça do travão.

Alinhe a roda dianteira entre as ponteiras e empurre o eixo pela direita através da ponteira e do cubo, mantendo a alavanca de aperto rápido Maxle aberta.

Rode agora a alavanca com força no sentido dos ponteiros do relógio até o eixo estar bem apertado manualmente. Tenha cuidado para que a alavanca do aperto rápido ao apertar não escorregue para fora do entalhe do eixo.

Finalmente, feche a alavanca de aperto rápido Maxle tal como se procede com uma alavanca de aperto rápido normal. A alavanca de aperto rápido não deve ficar saliente para a frente nem para fora, devendo encostar suavemente na bainha.

Fox E-Thru 15 mm

Coloque a roda dianteira no garfo, enfiando, simultaneamente o disco do travão na pinça do travão. Alinhe a roda dianteira entre as ponteiras e empurre o eixo pela esquerda através da ponteira e do cubo, mantendo a alavanca de aperto rápido E-Thru aberta.

Feche a alavanca de aperto rápido E-Thru do mesmo modo como fecha uma alavanca de aperto rápido normal.

No início, a alavanca deverá ser fácil de mover sem tensão de aperto, aumentando a força de resistência da alavanca significativamente na segunda metade do percurso. Por fim só se deverá poder mover com muito esforço.

Quando a rosca do eixo encaixar na rosca da barra direita do garfo, gire-o no sentido dos ponteiros do relógio. Nas primeiras voltas, o eixo passante deve poder ser girado facilmente. Gire o eixo ligeiramente para diante e depois cerca de um terço de volta para trás.

Se não for possível fechar completamente a alavanca, volte a abri-la e gire um pouco o eixo em sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Tente novamente fechar a alavanca de aperto rápido.

Use a palma da mão e puxe com os dedos a barra do garfo para ajudar, mas nunca num raio ou no disco do travão.

A alavanca de aperto rápido não deve poder girar-se depois de ter sido fechada. Preste atenção pois a alavanca de aperto rápido não deve ficar saliente nem para a frente nem para fora. O melhor será encontrar-se fechada para cima, quase verticalmente, antes da bainha.

Sistema de eixo passante Rock Shox Maxle Lite 15 mm (por ex., Pike, a partir do modelo de 2014)

O novo sistema Maxle Lite, o qual atualmente só está a ser usado na Pike, distingue-se do sistema Maxle mais conhecido na sua utilização. A utilização é quase idêntica à do sistema Fox E-Thru.

Coloque a roda dianteira no garfo, enfiando, simultaneamente o disco do travão na pinça do travão. Alinhe a roda dianteira entre as ponteiras e empurre o eixo pela direita através da ponteira e do cubo, mantendo a alavanca de aperto rápido Maxle Lite aberta.

Quando a rosca do eixo encaixar na rosca da barra esquerda do garfo, gire-o no sentido dos ponteiros do relógio. Nas primeiras voltas, o eixo passante deve poder ser girado facilmente.

Gire o eixo ligeiramente para diante e depois cerca de um terço de volta para trás.

Feche a alavanca de aperto rápido Maxle do mesmo modo como fecha uma alavanca de aperto rápido normal.

No início, a alavanca deverá ser fácil de mover sem tensão de aperto, aumentando a força de resistência da alavanca significativamente na segunda metade do percurso. Por fim só se deverá poder mover com muito esforço.

Se não for possível fechar completamente a alavanca, volte a abri-la e gire um pouco o eixo em sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Tente novamente fechar a alavanca.

Use a palma da mão e puxe com os dedos a barra do garfo para ajudar, mas nunca num raio ou no disco do travão.

A alavanca de aperto rápido não deve poder girar-se depois de ter sido fechada. Preste atenção pois a alavanca de aperto rápido não deve ficar saliente nem para a frente nem para fora. O melhor será encontrar-se fechada para cima, quase verticalmente, antes da bainha.

Fox 20 mm (36 Float/Talas/Van)

O sistema de eixos passantes de 20 mm apresenta vários equipamentos para fixar a roda dianteira. Para montar a roda dianteira, abra ambas as alavancas de aperto rápido em ambas as extremidades inferiores do garfo. Coloque a roda dianteira no garfo, enfiando, simultaneamente o disco do travão na pinça do travão.

Quando a rosca do eixo encaixar na rosca da barra esquerda do garfo, gire-o no sentido dos ponteiros do relógio. Nas primeiras voltas, o eixo passante deve poder ser girado facilmente. Depois disso, aperte bem o eixo à mão. Volte a dobrar para dentro a alavanca do eixo passante.

Alinhe a roda dianteira entre as ponteiras e empurre o eixo pela direita através da ponteira e do cubo. Desdobre a alavanca para fora do eixo.

Feche ambas as alavancas de aperto rápido. No princípio, as alavancas deverão ser fáceis de mover sem tensão de aperto, aumentando a força de resistência da alavanca significativamente na segunda metade do percurso e apresentando, por fim, uma contrapressão nítida.

Use a palma da mão e puxe, se necessário, a barra do garfo com os dedos para ajudar, mas nunca num raio ou no disco do travão.

Verifique o aperto fixo, seja qual for o sistema de fixação da roda, após poucos quilómetros ou horas de serviço, porém, o mais tardar. após 4 horas ou 80 km. Uma fixação mal apertada da roda pode provocar uma queda com consequências imprevisíveis para a vida e a integridade física.

AJUSTE E MONTAGEM DO SELIM E DO ESPIGÃO DO SELIM

Meça a altura do selim na sua anterior bicicleta, começando do meio do movimento pedaleiro até ao bordo superior no meio do selim. Utilize, então, esta altura do selim para a sua nova Canyon.

Insira o espigão do selim no tubo do selim, até atingir a altura necessária do selim.

Alinhe o selim e não enrosque com demasiada força o aperto rápido ou o parafuso da fixação do tubo do selim, isto é, não ultrapassando o valor de torque máximo permitido. Utilize a chave dinamométrica Canyon.

Se necessário, retire a película protetora do selim.

Cumpra as indicações do capítulo **"Ajuste da altura do selim"** e também os valores de torque prescritos no capítulo **"Instruções gerais: Cuidados e inspeção"** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha, e no CD em anexo cumpra do mesmo modo as recomendações do fabricante de componentes.

Não empurre o espigão do selim no tubo do selim mais que o necessário. Devido à pasta para montagem, o espigão do selim fica ligeiramente arranhado. Isto não constitui motivo para reclamação.

Não aplique massa consistente ou óleo em áreas de aperto de carbono!

Não ande nunca com a sua Canyon, se a marcação MIN-/MAX for visível no espigão do selim.

Com o Canyon Perfect Position System (PPS) tem à sua disposição um instrumento, que lhe permitirá escolher o tamanho exatamente necessário da sua Canyon, sem nunca se ter montado nela. Encontra o sistema PPS no nosso sítio na web www.canyon.com

AJUSTES E MONTAGEM FINAL DO GUIADOR

Ajuste o guiador com a roda dianteira montada e a pressão adequada do pneu. Nas bicicletas de montanha prontas a usar, as manetes do travão ficam ligeiramente a apontar para baixo. Quando está sentado no selim, o braço esticado e os dedos formam uma linha reta, quando os dedos estão assentes na manete do travão.

Utilize a chave dinamométrica Canyon, apertando, no fim, em cruz os parafusos de aperto. Não ultrapasse os valores de torque máximos na maioria das vezes impressos no avanço!

Antes de montar os pedais, repare nas inscrições marcadas nos eixos. Um „R“ significa pedal direito e um „L“ significa pedal esquerdo. Repare que o pedal esquerdo tem uma rosca para a esquerda, portanto, tem de ser enroscado em sentido contrário ao da direção de enrosque normal, ou seja ao contrário do sentido dos pontos do relógio.

Enrosque manualmente os pedais as duas ou três primeiras voltas na rosca do pedaleiro. Só depois deve recorrer à ajuda de uma chave de pedais, apertando-os bem.

MONTAGEM DOS PEDAIS

As extremidades dos guiadores das bicicletas de montanha, têm, na sua maioria, um desvio angular. Os seus pulsos devem então ficar automaticamente descontraídos e não demasiado voltados para fora.

Nas bicicletas de montanha Canyon, podem ser montados os pedais habituais à venda no mercado dos grandes fabricantes de pedais.

Lubrifique levemente a rosca do pedal antes de proceder ao enrosque com uma massa consistente para montagem à venda no mercado.

Alguns tipos de pedais têm de ser sempre apertados com uma chave allen.

Para a montagem utilize a chave dinamométrica da Canyon, que acompanha o BikeGuard.

Controle outra vez a boa fixação dos pedais, após um percurso de 100 km. Os pedais poderiam soltar-se, destruir a rosca e, possivelmente, provocar uma queda. Examine também o assento fixo dos parafusos restantes, de acordo com os valores de torque indicados.

INSUFLAR O GARFO DE SUSPENSÃO

Antes do transporte, o ar do garfo de suspensão foi completamente esvaziado. Tem de voltar a encher o garfo de suspensão com a pressão de ar devida.

Para tal, abra a tampa no seu garfo de suspensão.

Encontrará mais informações sobre o garfo de suspensão no capítulo **„O garfo de suspensão“** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha; tenha em conta, também, as instruções do fabricante dos componentes no CD em anexo.

Um ajuste incorreto do garfo de suspensão pode provocar um funcionamento deficiente ou danos no garfo de suspensão.

Pode encontrar as instruções do fabricante do garfo no CD em anexo. Antes de insuflar e antes da primeira utilização, leia estas instruções cuidadosamente!

Insufle o garfo de suspensão, acionando a bomba especial que acompanha o BikeGuard, de acordo com as recomendações do fabricante do garfo sobre o ajuste do valor da pressão da suspensão. Pode encontrar as instruções do fabricante do garfo de suspensão no CD em anexo.

INSUFLAR O AMORTECEDOR

Numa bicicleta de montanha com suspensão completa (Full Suspension), é preciso controlar a pressão do ar.

Abra a tampa do amortecedor.

Em alguns modelos, o ar foi retirado completamente da pern a da suspensão. Tem de encher a sua perna da suspensão com a respetiva pressão de ar.

Um ajuste incorreto do amortecedor pode provocar um funcionamento deficiente, ou danos no amortecedor.

Encha o amortecedor com a bomba especial que vai junta com o BikeGuard, de acordo com as recomendações do fabricante do amortecedor. Pode encontrar as instruções do fabricante do amortecedor no CD em anexo.

Encontrará mais informações sobre o ajuste do seu amortecedor no capítulo **“Suspensão total”** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha; tenha em conta, também, as instruções do fabricante dos componentes no CD em anexo.

Pode encontrar as instruções do fabricante do amortecedor no CD em anexo. Antes de insuflar e antes da primeira utilização, leia estas instruções cuidadosamente!

EQUIPAMENTO PARA PARTICIPAÇÃO NO TRÂNSITO EM VIAS PÚBLICAS

Coloque agora o refletor branco no guiador e o refletor vermelho no espigão do selim assim como uma campainha.

Por fim tem de instalar os refletores dos raios. Não se esqueça de instalar, respetivamente, dois refletores, um em frente ao outro, nos raios da roda dianteira e dois refletores, um em frente ao outro, nos raios da roda traseira.

Cumpra os requisitos legais que regulam a participação no trânsito em vias públicas do país onde está a usar a bicicleta. Pode encontrar as instruções a este respeito no capítulo **“Exigências legais que regulam a participação no tráfego rodoviário”** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha no CD em anexo.

CONTROLO E AJUSTES

Acione várias vezes a manete de travão, após ter montado a roda e fechado o eixo passante ou o aperto rápido, e, no fim, ponha a roda a girar.

Após ter montado as rodas, faça um teste dos travões com a bicicleta parada. A manete deve atingir um ponto de tensão, e não se deve conseguir retrair até ao guiador. Encontrará mais informações no capítulo **„O dispositivo de travagem“** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha no CD em anexo.

Aqui, o disco do travão não deve, normalmente, nem roçar na pinça de travão, nem fortemente nas pastilhas de travão. Ponha as duas rodas a girar e verifique, se as rodas rodam de forma concêntrica.

Controle o funcionamento das mudanças. Vá acionando todas as mudanças, para se assegurar que o desviador traseiro não pode entrar em contacto com os raios, quando a corrente se desloca sobre o pinhão maior.

Encontrará mais informações sobre o ajuste das mudanças no capítulo **“As mudanças de velocidades”** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha no CD em anexo.

⚠ Pastilhas novas de travões de disco têm de ser acionadas algumas vezes.

Faça os ajustes da posição segura do assento, das mãos no guiador, e também o controlo do guiador, das manetes e manípulos e do espigão, como descrito no capítulo **“Adaptar a bicicleta Canyon ao condutor”** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha.

O espigão do selim tem de estar inserido no quadro, pelo menos até estar abaixo do tubo superior, nomeadamente até à marca de inserção MIN/MAX do espigão.

⚠ Não ande nunca com a sua Canyon, se a marcação MIN-/MAX for visível no espigão do selim.

Encha ambos os pneus com a pressão de ar máxima inscrita nos flancos dos pneus. Encontrará mais informações sobre o tema pneus e câmaras de ar no capítulo **„As rodas – pneus, câmaras de ar e pressão de ar“** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha no CD em anexo.

Para a conclusão da montagem, efetue, como descrito no capítulo **„Antes da primeira utilização“** , cuidadosamente os exames descritos.

⚠ Após a conclusão dos trabalhos de montagem e de controlo, efetue uma marcha de teste numa zona sem movimento ou numa rua isolada! Se possíveis falhas na montagem, ou no ajuste surgirem durante a circulação com trânsito em vias públicas, ou durante o uso no terreno, isso pode originar a perda de controlo sobre a condução!

⚠ Controle novamente, após ter feito entre 100 a 300 km de percurso, o aperto fixo de todos os parafusos, segundo os valores de torque recomendados. Encontra mais informação a esse respeito nos capítulos **„Instruções gerais: Cuidados e inspeção“**, **„Valores de torque recomendados“** e **„Serviço de assistência e intervalos de manutenção“** no manual do utilizador da sua bicicleta de montanha no CD em anexo.

COMO EMBALAR A SUA BICICLETA CANYON

Se embalar a sua Canyon, p. ex., para a mandar para inspeção na nossa oficina especializada, ou se for viajar, tem de tomar alguns cuidados, para que a bicicleta possa chegar ilesa ao seu destino.

No seu BikeGuard encontram-se as instruções de embalagem **„É assim que embala a sua bicicleta de montanha“**. Cumpra sempre as instruções com exatidão ao embalar a sua bicicleta.

As instruções de embalagem, os quais lhe ensinam, passo a passo, a embalar a sua Canyon, também encontra no nosso website www.canyon.com.

Se viajar de avião, embale a sua bicicleta no BikeGuard da Canyon, ou então utilize uma mala apropriada, p. ex. a BikeShuttle da Canyon.

No transporte com veículo a motor, certifique-se que a bicicleta está acomodada com segurança e sem poder escorregar. Se não tiver a certeza absoluta ou se tiver questões a fazer, leia por favor os capítulos com mais detalhes, à frente no manual ou no CD em anexo. Pode também contactar a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

A BikeShuttle da Canyon

O BikeGuard da Canyon

Não coloque a bicicleta ou partes dela no interior do seu veículo sem a prender. Partes soltas podem ameaçar a sua segurança.

Se para o envio a sua Canyon não for embalada, de acordo com as instruções de embalagem acompanhantes, não terá direito a receber indemnização da Canyon Bicycles GmbH, por danos de transporte que eventualmente possam surgir.

Tubos de quadro de maiores dimensões correm o risco de esmagamento, no caso da maior parte das pinças dos suportes de bicicletas! Os quadros de carbono podem assim, se continuarem em uso, falhar de repente. Quadros de alumínio amolgam-se com facilidade. Mas existem modelos, especialmente adequados, nas casas de acessórios para veículos a motor.

Ao transportar a bicicleta no automóvel, assegure-se de que não existem na bicicleta nenhumas peças (ferramenta, sacos para bagagem, cadeirinhas de criança, etc.) que se possam soltar. **Perigo de acidente!**

COMO LIDAR COM APERTOS RÁPIDOS E EIXOS PASSANTES

Apesar do manuseio do aperto rápido ser bastante simples, sempre se dão acidentes devido a manuseios inadequados.

O aperto rápido é composto essencialmente por dois componentes:

- A alavanca de fecho ajustável, num dos lados do cubo: Esta transforma o movimento para a posição de fechado, através de um eixo excêntrico, em força de aperto.
- A porca de aperto, na outra extremidade: Ela permite ajustar no eixo a pré-tensão.

MÉTODO DE FIXAÇÃO SEGURA DAS RODAS

- Abra o aperto rápido. Agora deveria a inscrição „OPEN“ (aberto) ser legível.
- Volte a mover a alavanca em direcção à posição de engate; facilmente identificável, pois na alavanca por fora pode-se ler „CLOSE“ (fechada). Do início do movimento para a posição de fechado, até aproximadamente metade do curso da alavanca, esta deverá ser muito fácil de mover, ou seja, sem tensão de aperto.
- Na segunda metade do percurso, a força de resistência da alavanca deverá aumentar significativamente. No fim, é muito difícil mover a alavanca. Use o tenar do polegar e puxe, se necessário, com os outros dedos, o garfo ou o quadro, mas não no disco de travagem.
- Na sua posição final a alavanca tem que ficar paralela à roda. Não pode ficar em pé lateralmente. A alavanca deverá estar de tal modo ajustada ao quadro da bicicleta, que não possa ser aberta acidentalmente.
- Verifique a fixação, tentando torcer a alavanca na posição fechada.

Abertura do aperto rápido

Fecho do aperto rápido

Rodas montadas de forma incorreta podem provocar quedas e acidentes graves!

Nunca ande com uma bicicleta sem antes ter examinado a fixação das suas rodas! Se ao circular a roda se soltar, você cai!

Prenda as rodas de aperto rápido juntamente com o quadro a algo fixo, quando estaciona a bicicleta.

- Se a alavanca de aperto se deixar girar, é porque a roda não está devidamente segura. Volte a abrir a alavanca e aumente a pré-tensão. Para tal, gire a porca na extremidade oposta uma meia volta no sentido dos ponteiros do relógio.
- Volte a fechar a alavanca e verifique de novo o ajuste. Caso a alavanca de aperto não se deixe mais girar, é sinal de que o aperto está bem fixo à roda.
- Por fim, eleve a roda alguns centímetros do chão e dê-lhe um golpe de cima para baixo. Uma roda fixada corretamente permanece nas ponteiras do garfo.

Para verificar o aperto rápido do espigão de selim, tente rodar o selim contra o quadro.

Fecho do aperto rápido com o tenar do polegar

Tente rodar o selim contra o quadro

Repare que as alavancas de ambos os apertos rápidos se encontram sempre do lado esquerdo (no lado oposto da corrente) da sua Canyon. Assim evita montar a roda dianteira ao contrário.
No sistema Maxle de eixos passantes da Rock–Shox, a alavanca Maxle encontra-se sempre à direita.

Se o aperto rápido não estiver devidamente fechado, as rodas podem-se soltar. **Grande perigo de acidente!**

Nas bicicletas com travões de disco, não substitua de modo nenhum o aperto rápido de série por um chamado de construção leve.

Pode substituir os apertos rápidos por um dispositivo anti-roubo. Necessita para tal de uma chave apropriada com código ou de uma chave allen. Se não tiver a certeza absoluta ou se tiver alguma questão, ligue para a nossa Service-Hotline +351 922 127 885!

INSTRUÇÕES PARA MONTAGEM DE RODAS COM EIXOS PASSANTES

Os eixos passantes aplicam-se em bicicletas sujeitas a grandes impactos, como, p. ex., no Freeride, Downhill, etc., ou ao efetuar saltos. Eles dão aos garfos de suspensão uma determinada rigidez.

Atualmente, existe um elevado número de sistemas de eixos passantes no mercado. Alguns sistemas são fixados com apertos rápidos. Outros sistemas necessitam, eventualmente, de ferramentas especiais para a montagem ou desmontagem.

Se não tiver a certeza absoluta, ou se tiver alguma questão, ligue para a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

Informações detalhadas sobre os diversos sistemas de eixos passantes

- Sistemas de eixo passante Rock Shox Maxle e Maxle-Lite de 15 ou 20 mm
- Fox E-Thru 15 mm
- sistema de eixo passante Rock Shox Maxle Lite de 15 mm
- Fox 20 mm

podem ser encontradas no capítulo **„A montagem: Ir tirando as peças do BikeGuard“** mais adiante neste manual de instruções.

Para a fixação do eixo não utilize nunca ferramentas diferentes das recomendadas pelo fabricante. Utilize sempre uma chave dinamométrica. Vá-se aproximando em pequenos passos (meio metro newton) do valor de torque máximo prescrito, verificando de cada vez se o componente está bem apertado. Não ultrapasse o valor de torque máximo prescrito pelo fabricante! Um aperto demasiado forte do eixo pode danificar o próprio eixo ou a barra do garfo.

Sistemas de eixo passante Rock Shox Maxle e Maxle-Lite de 15 ou 20 mm

Fox E-Thru 15 mm

Fox 20 mm

Os fabricantes de sistemas de eixos passantes habitualmente fornecem instruções detalhadas. Por favor, leia-as cuidadosamente, antes de desmontar a roda ou de efetuar trabalhos de manutenção.

O QUE DEVO TER EM ATENÇÃO, NO CASO DE ALTERAÇÃO DE COMPONENTES OU ADIÇÃO DE ACESSÓRIOS

As bicicletas Canyon são aparelhos de desporto, equipados devidamente consoante o uso. Repare que a montagem de guarda-lamas ou artigos semelhantes pode influenciar o funcionamento da sua bicicleta e assim também o grau de segurança da dirigibilidade. Antes da compra e instalação de acessórios deverá certificar-se de que estes são compatíveis com a sua Canyon. Averigúe com exatidão se acessórios, tais como campainhas adicionais, buzinas ou equipamento de iluminação, são permitidos ou foram testados e, por isso, aprovados para uso nas vias públicas. Faróis a pilhas ou acumulador têm que estar assinalados coma uma linha ondulada e com a letra „K" (consulteo capítulo **„Exigências legais"**).

Se pretender montar um portabagagens, uma cadeira de criança, ou puxar um atrelado para criança com a sua bicicleta, leia primeiro o capítulo **„O uso apropriado da bicicleta"** para ver se tal é possível. Se este for o caso, informe-se sobre os modelos apropriados contactando a nossa Service-Hotline +351 922 127 885!

Faça só arranjos na sua bicicleta, se tiver a certeza absoluta do que está a fazer.

Os guiadores, avanços e garfos devem ser sempre mudados por um mecânico qualificado. Examine em todos os casos o guia de instruções do fabricante de acessórios. Você é responsável pela instalação profissional de componentes adicionais e acessórios. À mais pequena dúvida, mande a sua Canyon para a nossa oficina especializada.

Canyon com guarda-lamas

Porta-bagagens

Acessórios que não sejam de origem, como, p. ex., guarda-lamas, porta-bagagens, etc., podem influenciar o funcionamento da sua Canyon: use por isso, de preferência, acessórios da nossa linha de produtos Assim fica garantido o uso de peças compatíveis.

Numa instalação errada, as peças que se soltam ou estragam podem originar quedas graves. Faça os aparafusamentos importantes para a segurança com o valor de torque prescrito.

Se tiver questões a fazer sobre montagem de acessórios e compatibilidade ou alterações de componentes, leia por favor os capítulos com informação adicional mais à frente, no manual ou no CD em anexo. Pode também contactar a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DO CARBONO COMO MATERIAL DE CONSTRUÇÃO

O material de carbono, mais exatamente a fibra de carbono, distingue-se dos outros materiais de fabrico leves através das suas características particulares. É imprescindível que conheça estas propriedades, para que o prazer que tem na sua Canyon, de alta qualidade, perdure e para que possa confiar no seu material de construção.

A aplicação da fibra de carbono no ciclismo de alta competição tem dado provas da sua aptidão, através de várias vitórias. Com a devida técnica de fabrico, elaboração e tratamento, este material permite produzir peças extremamente rígidas, resistentes e muito leves.

Uma das suas propriedades muito características é no entanto o facto de ser quebradiça. Esta desvantagem faz com que o carbono após um impacto tenha baixa deformação, apesar da estrutura interior já poder estar danificada. As fibras podem separar-se umas das outras. É o chamado fenómeno de delaminação, através da qual a resistência da peça fica extremamente reduzida A hipotética grande tensão, que já provocou uma ruptura das fibras, não se deixa identificar por torção ou flexão, como é o caso do alumínio e do aço. Assim, após uma sobrecarga, a peça de carbono pode falhar completamente ao voltar a ser usada, o que pode resultar numa queda com consequências imprevisíveis. Queremos sensibilizá-lo para a importância que tem levar a peça, ou melhor dizendo a sua Canyon inteira, para inspeção na nossa oficina especializada, após ter sofrido um impacto.

Estacione a sua Canyon sempre com cuidado e de modo a que não caia. Basta já uma simples queda para provocar estragos nos quadros e outros componentes de carbono.

O carbono como material de construção

Tome atenção ao andar de bicicleta. Se a sua peça de fibra de carbono fizer ruídos, isso pode ser um sinal de uma iminente deterioração do material. Não volte a utilizar a sua bicicleta, sem antes telefonar para a Hotline da nossa oficina, informando-se como há-de proceder a seguir. É do seu próprio interesse, jamais reparar componentes de carbono! Substitua imediatamente uma peça danificada e impeça que outras pessoas usem a bicicleta.

Componentes de carbono não devem jamais ser sujeitos a temperaturas elevadas, como é o caso do revestimento por pulverização e do envernizamento endurecido a quente. O calor aí necessário poderia destruir a peça. Evite também guardar a bicicleta em veículo a motor exposto a luz solar forte ou em sítios perto de fontes de calor.

Tubos de quadro de maiores dimensões correm o risco de esmagamento, no caso da maior parte das pinças dos suportes de bicicletas! Quadros de carbono podem assim, se continuarem em uso, falhar de repente. Existem modelos, especialmente adequados, nas casas de acessórios para veículos a motor.

O peso total máximo do ciclista, juntamente com a bagagem (mochila) e bicicleta, não deve ultrapassar os 100 kg. No geral, reboques não são permitidos!

CUIDADOS

Limpe as peças de fibra de carbono com um pano macio e água limpa, se necessário com um pouco de detergente. Excessos de óleo ou gordura, difíceis de remover, podem ser limpos com um produto à base de petróleo. Não utilize jamais produtos à base de acetona, tricloroetileno, cloreto de metilo, etc. ou dissolventes, nomeadamente portadores de dissolventes, e produtos químicos de limpeza, não neutrais, que corroam a superfície.

Se pretender proteger a superfície, pode usar cera para carros. Produtos para polir ou para limpar verniz são portadores de partículas duras que podem arranhar a superfície.

De modo nenhum se deve combinar um guiador de carbono com extensores de guiador, a não ser que estes tenham sido especialmente autorizados para isso. Não encurte guiadores de carbono e não fixe a manete do travão e a alavanca de mudanças mais interiormente no guiador do que o indicado ou do que é necessário. Perigo de fratura!

Não fixe quadros ou espigões de selim de carbono em suportes de montagem! Isso pode inutilizá-los. Monte um espigão do selim estáve (de alumínio) e fixe-o ou use um suporte, que prenda o quadro em três pontos, na parte interior, ou com encaixes para o garfo e para a caixa de movimento pedaleiro.

Componentes de carbono têm, tal como todas as peças de fabrico muito leve, um tempo útil de vida limitado. Substitua, por essa razão, periodicamente o guiador, os espigões do selim, as rodas de carbono e os avanços, em função do desgaste e do esforço, por ex., de 3 em 3 anos ou todos os 15.000 km, mesmo que estes não tenham sofrido qualquer acidente ou acontecimento semelhante.

Limpar com água e pano macio

Autocolantes especiais protegem o carbono de danos

Proteja as partes mais frágeis do seu quadro de carbono, p. ex. a parte de baixo do tubo inferior, com autocolantes especiais contra danos provocados por fricção de cabos ou pedradas.

Evite no geral lubrificar peças de carbono. A gordura fica agarrada à superfície e impede, através dos baixos valores do coeficiente de atrito entre as superfícies, uma força de tensão segura, dentro dos valores de torque prescritos. Componentes de carbono, que tenham sido lubrificados uma só vez, não podem mais, no geral, ser fixados.

Verifique periodicamente, p. ex., durante a limpeza da sua bicicleta, se as peças de carbono apresentam danos visíveis, como riscos, rachas, arqueamentos, descolorações, etc. Se ao passar o pano pela bicicleta este prender, deve inspecionar esse sítio. Não ande mais com a sua Canyon. Contacte imediatamente a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

PARTICULARIDADES DAS BICICLETAS DE FREERIDE

Fourcross, dual Slalom, downhill e freeride são das modalidades desportivas mais duras que pode exercer com a sua bicicleta. Homem e material estão sujeitos a fortes impactos, resultantes de saltos, andar sobre degraus, descidas velozes e curvas sinuosas em terrenos rochosos e fortemente desnivelados, etc. Isto significa que para tais tipos de desporto a bicicleta tem que ser resistente e eventualmente ter uma boa suspensão. Uma bicicleta de montanha do tipo cross country, tour ou marathon, se fosse usada para estes fins, acabaria por falhar completamente. O resultado seria um grave acidente.

Mesmo tendo sido construídas, especialmente, para as modalidades e duro uso, acima descritos, estas não suportam todo o tipo de tensão. Sobretudo nas situações abaixo alistadas, o material é submetido a tensões extremas, podendo falhar:

- Saltos mal executados, sobre bordas aguçadas, ou saltos apenas com a roda dianteira, saltos curtos, ou habilidades não concluídas antes da aterragem
- Aterragens em contra-encosta, entre duas rampas, em superfícies planas (flat) em saltos, com rotação, atravessados em relação à pista ou então com as mãos fora do guiador ou os pés fora dos pedais.

Evite também o seguinte, pois o material é submetido a grandes pressões que podem conduzir a desgastes antecipados ou até avariar:

- Demasiado esforço da corrente devido a uma tensão de corrente muito baixa
- Praticar grind impropriamente (escorregar sobre a corrente ou pratos)
- Demasiado esforço das rodas devido a baixa pressão de ar nos pneus
- Esforço excessivo do quadro e das suas peças, devido à circulação com suspensões demasiado macias ou ao escorregar sobre a corrente ou ponteiras

A Torque Playzone

Use sempre vestuário de protecção adequado

Os componentes nas bicicletas de freeride estão sujeitas a enormes esforços. Controle anualmente os componentes da sua bicicleta de freeride e, se necessário, substitua-os.

Bicicletas de dirt, fourcross, dual slalom, downhill e freeride são aparelhos de desporto de puro sangue. Para sua própria segurança, não sobrestime as suas capacidades. Algumas ações ou shows parecem ser fáceis, mas na verdade apresentam riscos para a vida e para o corpo. Use sempre vestuário suficiente de protecção adequado.

AJUSTE DA ALTURA DO SELIM

As bicicletas de dirt, freeride, dual-slalom, downhill, etc. necessitam, consoante a sua utilização, de diferentes ajustes do selim. A posição do assento não é comparável à de outras bicicletas. Aqui trata-se de controle máximo e mobilidade sobre rodas.

Quando fizer **percursos mais longos**, a altura correta do selim é determinada pelo processo de pedalagem. Ao pisar no pedal, os joanetes devem estar sobre o centro do eixo do pedal. Na posição mais baixa do pedaleiro – a maior distância entre o selim e o pedal – a perna não deverá estar esticada completamente, caso contrário, as pedaladas não serão regulares.

Verifique a altura necessária do selim através da aplicação simples do seguinte método. Pré-requisito é que você utilize sapatos de sola plana. Sente-se sobre o selim e coloque o calcanhar sobre o pedal, que se encontra na posição mais baixa. Nesta posição, a perna deve estar totalmente esticada. Certifique-se de que os quadris permanecem retos.

Quando pratica as modalidades desportivas **freeride, downhill** etc., o selim encontra-se numa posição muito baixa e, regra geral, inclinado para trás. Pergunte qual é a posição correta do selim ao seu treinador, na sua associação, ou contacte a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

Mais instruções sobre o ajuste do selim encontram-se no capítulo **„Adaptar a bicicleta Canyon ao condutor"**.

Nos espigões de selim ajustáveis em altura, como, por ex., a Reverb da RockShox, consegue-se fazer o ajuste em altura por meio de um botão existente no guiador. Leia as instruções no CD em anexo.

Recomenda-se geralmente um selim baixo, em descidas extremamente inclinadas com a bicicleta de montanha. Viagens mais longas, com o selim baixo, poderão causar problemas nos joelhos.

Strive

No freeride, etc. o selim encontra-se normalmente inclinado para trás

Espigões do selim ajustáveis em altura

O desgaste de bicicletas de montanha destes tipos pode, no final da temporada, ser de tal ordem, que se torne necessário mudar peças relevantes e/ou de suporte. Leve bicicletas destes tipos a inspecionar, a fundo, todos os três a quatro meses.

APÓS UMA QUEDA

1. Verifique se as rodas estão firmemente encaixadas nos apoios (ponteiras) e se os aros se encontram no centro geométrico do quadro ou o garfo. Ponha as rodas em andamento. Desta forma consegue controlar se as rodas giram alinhadas. Se a roda tiver um desvio lateral nítido a roda tem que ser alinhada. Mais informações nos capítulos **„O dispositivo de travagem"** e **„As rodas"**.

2. Verifique se o guiador e o avanço não estão tortos e não têm rachas. Verifique se o avanço está solidamente preso ao garfo, tentando rodar o guiador contra a roda dianteira. Apoie-se também brevemente sobre as manetes dos travões, para verificar se o guiador está firmemente montado no avanço. Informações adicionais encontram-se no capítulo **„Adaptar a bicicleta Canyon ao condutor"** e no capítulo **„A caixa de direção"**.

3. Verifique se a corrente ainda se encontra sobre os pratos da corrente e sobre os pinhões. Se a bicicleta tiver caído sobre o lado das mudanças, deverá verificar o seu funcionamento. Peça a alguém, para levantar a bicicleta pelo selim e vá acionando as mudanças cuidadosamente com o desviador traseiro. Especialmente para as mudanças baixas, quando a corrente sobe para os pinhões maiores, você deverá observar até que ponto o desviador traseiro se aproxima dos raios. Um desviador traseiro entortado ou uma ponteira entortada podem levar a que o desviador toque nos raios – **Perigo de queda!**

Controle se as rodas ainda estão bem encaixadas nas ponteiras

Tente rodar o guiador contra a roda dianteira

Observe por detrás o corpo da cassete e repare se as roldanas dos desviadores se encontram exactamente debaixo dos dentes afiados do pinhão certo

Considere também as indicações do capítulo **„Características específicas do carbono como material de construção"**.

Desviador traseiro, roda traseira e quadro podem ser danificados. Controle o desviador dianteiro. Caso este esteja deslocado, a corrente pode cair, a bicicleta perde o impulso (consulte também o capítulo **„As mudanças de velocidades“**).

4. Examine o selim e o tubo superior com o olhar, ou a caixa de movimento pedaleiro, para garantir que o selim não está desalinhado.

5. Levante a bicicleta alguns centímetros e deixe-a cair no chão. Se houver ruídos, é necessário procurar por parafusos eventualmente soltos.

6. Para concluir, observe mais uma vez toda a bicicleta, para descobrir possíveis deformações, descolorações ou fissuras visíveis.

Volte para trás com a bicicleta muito cuidadosamente, mas só se esta não mostrar pontos de crítica. Evite acelerações e travagens fortes e não pedale de pé.

Se não estiver seguro de que a bicicleta está em perfeito estado de funcionamento, volte para trás de carro, em vez de correr risco de acidente. Assim que chegar a casa, volte a verificar a bicicleta de modo mais minucioso. Peças danificadas devem ser reparadas ou substituídas. Leia por favor os capítulos com mais detalhes, à frente no manual ou no CD em anexo. Se tiver dúvidas pode contactar a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

Peças de carbono que tenham sofrido um impacto ou então peças arqueadas de alumínio podem quebrar de repente. Estas peças não devem ser endireitadas, ou seja, não podem ser desentortadas, já que, também depois, permanece um grave perigo de rotura. Isto aplica-se particularmente ao garfo, ao guiador, ao avanço, aos pedaleiros, ao espigão do selim e aos pedais. Em caso de dúvidas, a troca destas peças sempre é a melhor opção, pois a sua segurança está em primeiro lugar.

Certifique-se de que o desviador traseiro não entra em contacto com os raios

Examine o selim e o tubo superior com o olhar, para garantir que o selim não está desalinhado

Para sua própria segurança, após uma queda, substitua os componentes leves

KIT QUADRO - INDICAÇÕES SOBRE A MONTAGEM E DADOS TÉCNICOS

A Canyon também tem à disposição quadros de carbono e alumínio de alta qualidade, cuja montagem pode ser feita com peças individuais.

Os garfos do quadro da bicicleta de montanha da Canyon devem ser escolhidos de acordo com o curso da suspensão. Em caso de dúvidas, ligue para a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

A compatibilidade das peças e a qualidade da montagem devem ser garantidas por quem monta e completa o quadro. Devido ao vasto leque de peças, não é possível à Canyon abranger completamente neste manual a larga faixa de possibilidades. A Canyon não pode ser responsabilizada por todas as combinações possíveis de peças.

Aconselhamos-lhe também que leia sem falta os guias de instruções dos fabricantes de componentes. No geral, uma combinação errada de peças pode reduzir o grau de segurança da sua Canyon. É por isso aconselhável que um mecânico qualificado ou a nossa oficina especializada faça a montagem. Para sua própria segurança, não tente efectuar trabalhos mais complexos sem ajuda profissional.

Kit quadro da Canyon Nerve

Mande montar a sua bicicleta na nossa oficina especializada!

Consoante a experiência e a habilidade técnica de quem monta a bicicleta, pode ser necessária informação que complemente o manual. Alguns trabalhos poderão requerer ferramentas (especiais), como, p. ex., um extrator mecânico, ou instruções adicionais.

Não prenda os quadros pelos tubos a um suporte de montagem! Os tubos com paredes finas podem ser danificados. Monte primeiro um espigão de selim estável (de alumínio) e fixe-o ao suporte ou use um suporte de montagem, que prenda o quadro em três pontos, na parte interior, ou com encaixes para o garfo e para a caixa de movimento pedaleiro.

Os quadros estão prontos a montar. Isto significa que as roscas estão cortadas, a base dos rolamentos e o tubo do selim estão polidos. O arranjo posterior do quadro não é necessário. Não modifique o quadro e os seus componentes, p. ex. guias de cabos reguláveis, etc., limando, perfurando ou algo semelhante.

Aplique todos os componentes (Exceção: Espigões de selim de carbono, avanços sobre garfos com tubos de carbono e todos os espigões nos quadros de carbono) com massa lubrificante de alta qualidade ao quadro. Assim evita corrosão. Caso contrário, daí a algum tempo não conseguirá mais desmontar a sua Canyon.

As Canyon têm a caixa de direção e o garfo já montados.

Vá-se aproximando sempre lentamente dos valores de torque máximos e comprove se o componente está fixado com segurança, tal como o descrito nos capítulos correspondentes.

Em componentes para os quais não são dadas as margens dos valores de torque, vá-se aproximando lentamente do torque máximo e comprove sempre, pelo meio, se o componente está bem apertado.

Siga sempre os valores de torque recomendados

Utilize sempre uma chave dinamométrica

Só é permitido usar o avanço que acompanha a bicicleta.

Quem monta a Canyon, desde o quadro até à bicicleta completa, tem que garantir que a montagem das peças obedeça às exigências do fabricante, às normas em geral e à evolução técnica e científica. Se tiver alguma questão sobre a compatibilidade entre certos componentes e o quadro, ligue para a nossa Service-Hotline +351 922 127 885!

Nos quadros Canyon Lux e Ultimate CF todas as fibras de carbono foram preparadas para suportarem otimamente grandes tensões durante a condução. Os terminais cravados dos cabos de tração só devem ser tensionados no sentido do curso dos cabos dos travões e das mudanças. Não puxe os cabos na diagonal, contrariamente ao sentido do curso, ou seja separando-os do quadro, por ex., para os esticar primeiro. Uma lesão do quadro não está fora de questão.

Em alguns componentes encontram-se os valores de torque gravados ou colados. Siga os valores recomendados. Leia sem falta os guias de instruções acompanhantes, dos fabricantes de componentes.

CAIXA DE DIREÇÃO

Todos os quadros são fornecidos com casquilhos de montagem forçada caixa de direção integrada (integrated headset).

GARFO DE SUSPENSÃO

Os quadros da bicicleta de montanha da Canyon podem ser equipados com um garfo de suspensão à sua escolha.

Tome atenção à altura da montagem do garfo, já que esta tem que condizer com a geometria do quadro. As alturas de montagem do seu garfo de suspensão, tal como a medida do diâmetro nominal dos tubos do garfo, encontram-se especificadas no nosso website www.canyon.com.

A montagem de um garfo diferente influencía, no mínimo, a sua condução negativamente. Em certas circunstâncias, a sua Canyon pode ficar incontrolável – **Perigo de queda!** Do mesmo modo deve garantir, sem falta, que a coroa do garfo possa girar debaixo do quadro.

A coroa do garfo deve poder, sem contacto, girar debaixo do quadro

Siga a altura de montagem do garfo de suspensão recomendada

Um garfo não adequado modifica o seu estilo de condução, podendo, inclusivamente, tirar-lhe o controlo sobre a bicicleta.

CAIXA DE MOVIMENTO PEDALEIRO

Todos os quadros: BSA/BSC 1.370x24T,
(Rosca esquerda do lado direito)
Largura da caixa:

Bicicletas de montanha	68 mm
Modelo Torque	73 mm
Pressfit	92 mm
(ou 89,5 mm com Spacer de 2,5 mm)	

Os rolamentos de cartridge normais podem ser montados diretamente com massa lubrificante de alta qualidade. Siga os valores de torque recomendados pelo fabricante da caixa de movimento pedaleiro.

LARGURA DA PARTE TRASEIRA

Todos os quadros de bicicleta de montanha:	135 mm
Largera da parte traseira na X12:	142 mm

DROPOUT DO DESVIADOR TRASEIRO SUBSTITUÍVEL

Os dropouts substituíveis estão suficientemente fixados em todos os quadros. Mantenha um torque de 1,5 Nm. Nunca em situação alguma deve ultrapassar o torque máximo de 1,5 Nm.
Exceção: Strive 6 Nm

SUPORTE PARA GARRAFAS

Siga um valor de torque máximo de 5 Nm. Nunca exceda o valor de torque máximo 5 Nm.

TERMINAIS DOS CABOS

Tensione os terminais dos cabos, cravados no sentido do curso da força na Canyon Ultimate CF e quadros Spectral, somente no sentido do curso dos cabos dos travões, ou das mudanças. Força exercida na diagonal, ou contrariamente ao sentido do curso, pode provocar lesões no quadro.

Não ultrapasse os valores de torque recomendados pelos fabricantes da caixa de movimento pedaleiro

Quando troca de dropout substituível, não deve ultrapassar de forma alguma o valor de torque máximo de 1,5 Nm

No que diz respeito ao suporte da garrafa mantenha um torque máximo de 5 Nm

Quando troca de dropout, não se esqueça de aplicar massa lubrificante entre o dropout e o quadro!

ESPIGÃO DO SELIM

O seu novo espigão do selim tem que ter o mesmo diâmetro nominal que o tubo do selim do seu quadro. O espigão tem que, sem pressão ou virar, entrar facilmente no quadro. Medidas diferentes do quadro e espigão podem conduzir a uma falha do espigão.

Antes de colocar o espigão no quadro, certifique-se de que o tubo do selim se encontra completamente livre de cantos afiados ou rebarbas. Ao utilizar um espigão de selim ou tubo do selim de carbono, ambos os componentes devem estar livres de massa lubrificante ou óleo. Se necessário, limpe e remova as rebarbas do tubo do selim.

Não aperte o parafuso ou o aperto rápido da fixação do tubo do selim com demasiada força. Leia as indicações do capítulo **„Ajuste da altura do selim“** e também os valores de torque prescritos no capítulo **„Instruções gerais: Cuidados e inspeção“** e respeite, do mesmo modo, as recomendações do fabricante de componentes. O forçar da rosca pode provocar uma danificação do espigão do selim e, assim, dar origem a um acidente e/ou ferimento do condutor.

Utilize a pasta de montagem especial de carbono da Canyon, para fixar um espigão de selim com segurança.

Tenha em conta as instruções relativas aos diâmetros dos espigões do selim em www.canyon.com/service

Certifique-se de que o espigão do selim se adapta exatamente ao quadro

Não aperte o aperto rápido com demasiada firmeza

Se os diâmetros do tubo do selim e do espigão do selim não corresponderem exatamente, o quadro ou o espigão de selim de carbono podem quebrar. Um acidente ou ferimento podem ser o resultado.

Aos espigões de selim ou tubos de selim de carbono, não devem jamais ser aplicadas substâncias gordurosas.

O seu espigão do selim tem que estar inserido no quadro, pelo menos até estar abaixo do tubo superior, nomeadamente até à marca de inserção mínima do espigão. Não ande jamais com a sua Canyon, se a marca de inserção mínima for visível no espigão do selim.

ADAPTAR A BICICLETA CANYON AO CONDUTOR

Uma coisa é querer conduzir uma Canyon Cross-Country-Racer de forma aerodinâmica e outra coisa é querer conduzir uma Canyon Nerve All-Mountain-Bike descontraídamente. A posição (do assento) da sua Canyon é essencial ao seu bem estar e ao desenvolvimento da sua performance. Deve, por isso, ajustar o selim e o guiador da sua Canyon, o mais exatamente possível, às suas necessidades.

Em princípio, uma bicicleta de montanha é um aparelho de desporto. Só por isso, a bicicleta de montanha pressupõe certas condições básicas da musculatura do tronco, dos ombros e da nuca.

O tamanho do corpo do condutor é crucial para a escolha da altura do quadro da sua Canyon. Com a escolha do tipo de bicicleta, a postura corporal está praticamente definida. No entanto, diferentes componentes da sua bicicleta foram concebidos de tal modo, que até certo ponto poderão ser ajustados às proporções do seu corpo. Esses componentes são o espigão do selim, o avanço e as manetes de travão.

Ao escolher o volume do quadro, deve ter em consideração, se a altura de entre-pernas lhe dá liberdade de movimento suficiente, evitando assim tocar no tubo superior magoando-se.

Com o Canyon Perfect Position System (PPS) tem à sua disposição um instrumento, que lhe permitirá escolher o tamanho exatamente necessário da sua Canyon, sem nunca a ter montado. Encontra o PPS no website www.canyon.com

O quadro deve proporcionar altura de entre-pernas suficiente

Posição típica de um ciclista de maratona

Posição típica de um ciclista de freeride em descidas

Todas as operações descritas a seguir requerem alguma experiência, ferramentas apropriadas e habilidade técnica. Faça um exame breve após a montagem (capítulo **„Antes de cada utilização“**) e teste a bicicleta numa zona sem movimentação ou numa rua isolada. Desta forma, poderá controlar novamente o seu estado geral de funcionamento. Caso não se sinta seguro, é preferível limitar-se ao controlo da posição. Deixe, se necessário, a sua Canyon ser controlada por especialistas.

AJUSTE DA ALTURA DO SELIM

A altura correta do selim para condutores das bicicletas de cross country, marathon e tour, depende do processo de pedalagem.

Importante: Ao pedalar, os joanetes devem estar posicionados sobre o centro do eixo do pedal. A perna não deve estar esticada completamente, na posição mais baixa do pedaleiro. Se o selim estiver alto demais, o pedalar torna-se neste ponto mais baixo relativamente difícil, ou seja não é redondo. Se o selim estiver baixo demais, os joelhos poderão doer. Verifique por isso a altura correta do selim, através da aplicação do seguinte método simples. Use para tal sapatos de sola plana.

- Sente-se sobre o selim e coloque o calcanhar sobre o pedal, o qual se encontra na posição mais baixa. Nesta posição, a perna tem que estar totalmente esticada. Certifique-se de que os quadris permanecem retos.

Para ajustar a altura do selim, tem que desapertar o parafuso do aperto do espigão do selim ou abrir o aperto rápido (antes leia o capítulo **„Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes“**). Solte o parafuso do aperto do espigão do selim com uma ferramenta apropriada, girando-o contrariamente ao sentido do relógio.

Não puxe o espigão do selim acima da marcação gravada no tubo! Em quadros com tubo de selim mais longo, cuja altura ultrapassa bem o tubo superior, o espigão do selim tem que ser inserido no quadro, pelo menos até estar abaixo do tubo superior. Isso pode resultar numa inserção mínima de 10 centímetros e mais.

Para ajustar a altura do selim, tem que soltar o aperto rápido de fixação do espigão do selim

Quando o calcanhar está sobre o pedal, o qual se encontra na posição mais baixa, a perna tem que estar completamente esticada

Espigões de selim e quadros podem requerer marcas diferentes de inserção mínima. Escolha a profundidade de inserção maior correspondente.

Controle por isso regularmente a posição do selim no caso de pessoas em crescimento, todos os dois a três meses.

Não lubrifique jamais o tubo de selim de um quadro de carbono, se este não estiver revestido por uma proteção de alumínio. Se usar um espigão de selim de carbono, não deve sequer lubrificar quadros de metal. Os componentes de carbono, que tenham sido lubrificados uma só vez, não podem mais, no geral, ser fixados com segurança.

- Agora a altura do espigão do selim solto poderá ser ajustada. Certifique-se de que a parte do espigão do selim, que se encontra inserida no interior do tubo do selim, se encontra sempre bem lubrificada. (Exceções: Quadros e espigões de selim de carbono). Se o seu espigão não deslizar facilmente no tubo do selim, não insista com violência. Recorra, se necessário, à nossa Service-Hotline +351 922 127 885.
- Alinhe novamente o selim, olhando da ponta do selim até à caixa de movimento pedaleiro, ou ao longo do tubo superior.
- Em seguida, volte a apertar o espigão. Gire o parafuso de fixação do espigão do selim no sentido do relógio. Uma tensão de aperto suficiente deve já fazer-se sentir, sem ser necessário fazer grande força com a mão. Caso contrário, o espigão do selim não cabe bem no quadro. Em caso de dúvidas, ligue para a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.
- Verifique se o espigão está bem fixado. Agarre com força no selim, à frente e atrás, e tente rodá-lo. Se este não se mover, é porque está bem fixo.
- Ao fazer um novo teste, a posição das pernas continua correcta? Faça um teste, colocando o pé na posição ideal para pedalar. Se o joanete se encontrar a meio do pedal, o joelho tem que estar levemente dobrado. Se assim for, é sinal de que ajustou o selim na altura correcta.
- Verifique se ainda consegue apoiar as pernas de forma segura no chão. Se esse não for o caso, deverá baixar novamente um pouco o selim.

Quando pratica modalidades desportivas, como dirtbiking, freeride, downhill, etc., o selim é fixado numa posição muito baixa e, regra geral, inclinado para trás. Pergunte ao seu treinador, clube, ou contacte a nossa Service-Hotline +351 922 127 885, qual é a posição correta do selim, ou leia o capítulo **„Características particulares dos modelos freeride“**!

Nos espigões de selim ajustáveis em altura, como, por ex., a Reverb da RockShox, consegue-se fazer o ajuste em altura por meio de um botão existente no guiador. Leia as instruções no CD em anexo.

Examine o selim e o tubo superior com o olhar, para garantir que o selim não está desalinhado

Tente rodar o selim contra o quadro

Vá-se aproximando lentamente (meio metro newton) do valor de torque máximo prescrito, comprovando de vez em quando, se o componente está bem fixado. Não ultrapasse o valor de torque máximo prescrito pelo fabricante.

Tenha o cuidado de não apertar o parafuso de fixação do tubo do selim com demasiada firmeza. O forçar da rosca pode provocar uma danificação do espigão do selim ou do quadro. **Perigo de acidente!**

Nunca ande de bicicleta, sempre que o espigão ultrapassar as marcações de Fim, Mínimo, Máximo, Limite ou Stop! Este poderá quebrar ou o quadro poderá ser danificado. Em quadros com tubo de selim mais longo, cuja altura ultrapassa bastante o tubo superior, o espigão do selim deveria ser inserido no quadro, pelo menos até estar abaixo do tubo superior, nomeadamente abaixo da escora superior!

AJUSTE DA ALTURA DO GUIADOR

A altura do guiador influencía a inclinação das costas. Quanto mais baixo o guiador estiver, mais inclinado estará o tronco. Aqui a posição do assento é mais aerodinâmica e o peso sobre a roda dianteira é superior, mas a forte inclinação do corpo torna-se mais cansativa e desconfortável, pois o esforço dos pulsos, dos braços, do tronco e da nuca aumenta.

AVANÇOS AHEADSET®, OU SEJA UM SISTEMA SEM ROSCAS

(Aheadset® é uma marca patenteada da firma Dia-Compe)

Nas bicicletas com sistema Aheadset®, é também com base no avanço, que a caixa de direção é ajustada. No caso de o avanço ser modificado, a caixa tem que ser ajustada de novo (ver aqui também o capítulo **„A caixa de direção“**). A regulação da altura só é possível através da mudança das anilhas espaçadoras, as chamadas Spacer, ou então da reviravolta do avanço, nos chamados modelos Flip-Flop.

Considere também os guias de instruções, em anexo, dos fabricantes de componentes.

Avanço Aheadset®

A altura do guiador determina a inclinação das costas

Repare que a combinação guiador – avanço é aprovada pelo fabricante de guiadores e avanços.

Os avanços fazem parte dos suportes básicos da bicicleta. Alterações podem ameaçar a sua segurança. Garanta que o aparafusamento do guiador e avanço está correto. Os valores prescritos encontram-se no capítulo **„Valores de torque recomendados“**. Se planear alterações, recorra, se necessário, à nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

- Desenrosque o parafuso da pré-tensão da caixa, em cima, no tubo do garfo, e remova a tampa.
- Solte os parafusos laterais do avanço. Separe o avanço do garfo.
- Agora pode retirar as anillhas espaçadoras.
- Espalhe um pouco da pasta de carbono para montagem, da Canyon, sobre a área onde o avanço irá ser preso.
- Ponha o avanço completamente sobre o tubo do garfo e coloque todas as anilhas espaçadoras extraídas, de novo, na parte superior do avanço.

Solte os parafusos laterais do avanço

Extraia as anilhas espaçadoras e coloque-as de novo na parte superior do avanço

Ajuste de novo a caixa e aperte então novamente o avanço

Avanços têm medidas diferentes de comprimento, de diâmetro do tubo e do orifício onde entra o guiador. A escolha errada pode tornar-se numa fonte de perigo: Guiadores e avanços podem quebrar e provocar um acidente. Na substituição de componentes, use apenas peças de marca de origem adequadas.

Certifique-se de que a área de fixação do guiador não tem cantos afiados. Se planear alterações, recorra à nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

A remoção de anilhas espaçadoras só é possível, se o tubo do garfo for encurtado. Esta operação não tem mais retrocesso. Só deve por isso ser levada a cabo, quando estiver absolutamente seguro da posição do seu selim. Deixe que um especialista realize esta operação. O melhor é dirigir-se à nossa oficina Canyon especializada, através da Service-Hotline +351 922 127 885.

Se quiser revirar o avanço, tem que, para além disso, remover o guiador.

- Para além disso, solte os parafusos do avanço, à frente, com os quais o guiador é preso, e extraia-o com cuidado.
- Espalhe também nesta área de fixação, massa de carbono para montagem, da Canyon, e fixe de novo o guiador, após ter revirado o avanço.
- Depois alinhe o guiador na área de fixação do avanço.
- Enrosque todo os parafusos de fixação do avanço com uma chave dinamométrica, segundo as recomendações. Repare que, se utilizar massa de carbono para montagem, o valor de torque máximo não tem que ser necessariamente atingido. É suficiente apertar os parafusos com valores de torque cerca de 20 a 25 % mais baixos, por exemplo 6 Nm em vez de 8 Nm. Deste modo o material é poupado.
- Ajuste de novo a caixa.
- Posicione o avanço de tal modo, que, este se encontre alinhado com a roda dianteira e o guiador forme um ângulo reto, em relação à direção da condução. Puxe o avanço com força, depois de o ter alinhado e teste-o, tentando revirá-lo (ver o capítulo **„A caixa de direção“**).

Solte os parafusos do avanço, à frente

Volte a apertar os parafusos

Certifique-se de que a área de fixação do avanço não tem cantos afiados. Se planear alterações, recorra à nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

Se o tubo do garfo da sua bicicleta de montanha Canyon é de carbono (reconhecível através da cor preta ou preta brilhante na ranhura do avanço), então tem que ter bastante cuidado no aperto do avanço. É um trabalho para especialistas!

Lembre-se que, os aparafusamentos do guiador e do avanço devem ser feitos segundo os valores de torque prescritos. Os valores correspondentes encontram-se no capítulo **„Valores de torque recomendados“**, ou nos guias de instruções acompanhantes, dos fabricantes de componentes. Recorra, se necessário, à nossa Service-Hotline +351 922 127 885. Senão, o guiador ou o avanço podem soltar-se ou quebrar. Tal pode dar origem a um acidente grave!

DISTÂNCIA SELIM/ GUIADOR E AJUSTE DO SELIM

Quer a distância entre os punhos do guiador e o selim, quer a inclinação do selim, têm ambos influência sobre a inclinação das costas e, assim, também sobre o conforto e dinâmica da condução.

Através da armação do espigão do selim é possível alterar esta distância minimamente. Mas com a deslocação da armação do selim, no espigão do selim, o processo de pedalagem é influenciado. Consoante a distância selim/guiador, assim também é a distância do condutor relativamente aos pedais.

Se o selim não estiver nivelado horizontalmente, o ciclista não poderá pedalar de modo descontraído. Ele terá que se apoiar constantemente no guiador, para não escorregar do selim.

A distância entre os punhos do guiador e o selim tem influência sobre a inclinação das costas

De modo nenhum o selim deve ficar tombado para trás

Nunca prenda o selim nos aros da armação do mesmo, mas sempre na parte reta.

O curso do movimento do selim é muito pequeno. Avanços com diferentes comprimentos, no entanto, possibilitam uma alteração do comprimento em mais de dez centímetros. Na maior parte dos casos, também o comprimento dos cabos tem que ser ajustado. Deixe fazer este tipo de alterações somente numa oficina da especialidade. Para mais questões e para marcações, encontra-se a nossa Service-Hotline +351 922 127 885 à sua disposição.

Lembre-se que, os aparafusamentos do espigão do selim devem cumprir os valores de torque prescritos. Utilize para tal uma chave dinamométrica e não exceda os valores de torque máximos! Estes encontram-se no capítulo **„Valores de torque recomendados“**, nas próprias peças e/ou nos guias de instruções dos fabricantes de componentes.

DESLOCAÇÃ DO SELIM E AJUSTE DO ÂNGULO DE SELIM

Mecanismo de aperto integrado com dois parafusos paralelos

Em espigões de selim com mecanismo de aperto integrado com dois parafusos paralelos, a cabeça que fixa a inclinação e a posição horizontal do selim é mantida por dois parafusos de sextavado interior. Desenrosque os dois parafusos na cabeça do espigão do selim. Para isso gire os parafusos, no máximo 2 a 3 vezes, caso contrário todo o mecanismo poderá desmanchar-se.

Recue ou avance o selim, conforme desejar. Normalmente é necessário uma pequena palmada. Tome atenção às marcações na armação e não as ultrapasse. Certifique-se de que o canto superior do selim permanece na posição horizontal, à medida que vai apertando de novo, homogeneamente e alternadamente, os parafusos. Durante estas operações, a bicicleta deve permanecer na horizontal. Verifique se o selim, agora reapertado, se inclina, usando as mãos para pressionar alternadamente a ponta e a traseira do selim.

ESPIGÃO DE SELIM MONORAIL

O sistema de selim Monorail da empresa Selle Italia possui uma cabeça especial de espigão em que é montado o selim. O selim não dispõe, como habitualmente, de uma armação tradicional selim, mas sim de uma barra de carbono centrada por baixo da capa do selim.
Isto possibilita uma grande margem de ajuste horizontal do selim.

Depois do desaperto de ambos os parafusos na cabeça do espigão, o selim pode ser deslocado para diante ou para trás. Com os dois parafusos pode ser ajustada também a inclinação do selim (por ex. a ponta do selim mais para baixo). Aperte os parafusos com um valor de torque máximo de 8 Nm.

Aperte os dois parafusos alternadamente e de forma homogénea, não exceda jamais o valor de torque máximo prescrito

Verifique se o selim, agora reapertado, se inclina

Espigão de selim Monorail

Controle os aparafusamentos, todos os meses, com a chave dinamométrica, obedecendo aos valores que encontra no capítulo **„Valores de torque recomendados“**, nos guias de instruções acompanhantes e/ou nas próprias peças.

Mecanismo de aperto integrado com dois parafusos em fila

Desaperte os dois parafusos, dando no máximo 2 a 3 voltas, caso contrário todo o mecanismo poderá desmanchar-se. Mova o selim na horizontal, para ajustar a distância selim/guiador. Aperte ambos os parafusos de forma homogénea, para que o selim mantenha o seu ângulo.

Se deseja a ponta do selim inclinada para baixo, aperte o parafuso à frente. Possivelmente, tem até que soltar um pouco o parafuso atrás. Para pôr o selim mais baixo atrás, tem que apertar o parafuso traseiro. Após ter encontrado a posição perfeita, verifique se as pinças de aperto, assentam bem na armação do selim, antes de aumentar o valor de torque, para o valor dado pelo fabricante de espigões de selim.

Considere aqui os valores de torque recomendados no capítulo **„Instruções gerais: Cuidados e inspeção“**. Verifique se o selim, agora reapertado, se inclina, usando as mãos para pressionar alternadamente a ponta e a traseira do selim.

Desaperte os dois parafusos, dando no máximo 2 a 3 voltas

Aperte os parafusos, alternadamente e de forma homogénea, com os valores de torque prescritos

Posicione o selim de tal maneira, que a armação seja fixada dentro da marcação

Avanços têm medidas muito diferentes de comprimento, de diâmetro do tubo e do orifício onde entra o guiador. A escolha errada pode tornar-se numa fonte de perigo: Guiadores e avanços podem quebrar e, assim, provocar um acidente.

Posicione a armação do selim de tal maneira, que o aperto do espigão do selim se mantenha na área especificada. Se nenhuma área estiver marcada, o aperto só pode estar apertado na parte plana e, jamais, na parte arqueada, atrás e à frente - **Perigo de rotura!**

Tome em consideração que na substituição do selim, os espigões dos selins normalmente são feitos para uma armação de selim com um diâmetro de 7 milímetros. Armações com outras características podem conduzir à danificação do espigão e, consequentemente, à queda do condutor.

AJUSTE DO GUIADOR E DAS MANETES DE TRAVÃO

As extremidades dos guiadores das bicicletas de montanha, têm, na sua maioria, um desvio angular. Ajuste o guiador de de tal forma, que os pulsos estejam descontraídos e não muito inclinados para o lado.

AJUSTE DA POSIÇÃO DO GUIADOR, DESLOCANDO-O

- Solte o(s) parafuso(s) de sextavado interior na parte da frente do avanço.
- Desloque o guiador até este assumir a posição desejada por si.
- Certifique-se que o guiador é preso pelo avanço exatamente no meio.
- Aperte agora os parafusos novamente com cuidado usando uma chave dinamométrica. Considere os valores de torque recomendados (veja o capítulo **„Instruções gerais: Cuidados e inspeção“**). Após ter colocado o guiador na posição desejada, ajuste as manetes de travão e os manípulos das mudanças.
- Solte os parafusos de sextavado interior, na faixa dos punhos.
- Desloque as manetes de travão e os manípulos das mudanças. Sente-se sobre o selim e coloque os dedos sobre a manete de travão. Observe se mão e antebraço formam uma linha reta.
- Volte a apertar as manetes.
- Verifique se o guiador está bem fixado, colocando-se em frente à sua Canyon e agarrando no guiador pelas manetes de travão. O guiador não deve mover-se, nem mesmo com um empurrão forte para baixo. Volte a apertar cuidadosamente, se necessário, os parafusos do aperto.

Solte o(s) parafuso(s) de sextavado interior na parte da frente do avanço

Aperte novamente os parafusos com os valores de torque prescritos

Quando os dedos se encontram sobre as manetes, a sua mão deve formar uma linha reta com o antebraço

Aperte as manetes de travão e os manípulos das mudanças com os valores de torque prescritos

Extensores de guiador permitem uma maior variação da posição das mãos. Estes são normalmente instalados, de forma a permitirem que as mãos possam estar agradavelmente sobre eles, na dita condução de pé. Os „Bar Ends“, tal como os extensores também são chamados, encontram-se, então, paralelos ao chão, ou seja formam um ângulo de inclinação para cima de aproximadamente 25 graus.

- Desaperte os parafusos, que se encontram geralmente nas partes superior e inferior dos extensores, dando 1 a 2 voltas.
- Desloque os extensores conforme os seus desejos e tenha em atenção, que ambos os lados formem o mesmo ângulo.
- Aperte novamente os parafusos com os valores de torque prescritos.
- Verifique a fixação, tentando mover os extensores.
- Em guiadores de carbono devem usar-se terminais de guiador, sempre que forem instalados extensores. Leia sem falta as instruções de uso para guiadores de carbono, já que vários fabricantes de guiadores limitam fortemente o uso de extensores.

Extensores de guiador permitem uma maior variação da posição das mãos

Aperte novamente os parafusos com os valores de torque prescritos

Lembre-se que, os aparafusamentos do avanço, do guiador, dos extensores e dos travões devem ser feitos segundo os valores de torque prescritos. Os valores correspondentes encontram-se no capítulo **„Instruções gerais: Cuidados e inspeção“** ou nos guias de instruções dos fabricantes de componentes, acompanhantes. De outro modo, é possível que os componentes se soltem ou quebrem. Tal pode dar origem a um acidente grave.

Não ponha os extensores nem na vertical nem para trás, pois tal poderia, numa queda, causar ferimentos.

Não se esqueça de que, se utilizar extensores, a distância de paragem será maior. O alcance das manetes de travão, depende da posição das mãos no guiador.

AJUSTE DO ALCANCE DAS MANETES DE TRAVÃO

Muitas das manetes de travão permitem ajustar a distância entre os punhos do guiador e as manetes. Condutores com mãos pequenas podem, assim, encurtar o alcance das manetes em relação ao guiador. A posição de acionamento das manetes, a partir da qual a travagem é iniciada, tem que ser também adaptada ao comprimento dos dedos.

- Averigúe a partir de que ponto é que os calços dos travões tocam nas superfícies de travagem. Se o ponto de tensão surgir logo após um curso curto, o travão tem que ser ajustado. Se quiser ajustar o alcance das manetes de travão, veja o capítulo **„O dispositivo de travagem“**. De outro modo, depois do ajuste, o travão poderia ficar a roçar. Mas se a força de travagem só iniciar após meio curso da manete, pode ainda encurtar o seu alcance.
- Normalmente encontra-se perto da área, na qual o cabo do travão, ou o tubo, entram no dispositivo da manete, um pequeno parafuso. Enrosque o parafuso e observe como a manete se move.
- Nos travões hidráulicos há geralmente um parafuso de ajustagem na manete. Com este pode alterar a posição.
- Quando o alcance desejado for atingido, verifique sem falta, se o curso livre da manete é suficiente, antes do ponto em que os calços dos travões tocam nas superfícies de travagem.

Não se esqueça de que, se utilizar extensores, a distância de paragem será maior. O alcance das manetes de travão, depende da posição das mãos no guiador.

Alcance da manete do travão

Ajuste do alcance da manete do travão

Lembre-se que, os aparafusamentos do avanço, do guiador, dos extensores e dos travões devem ser feitos segundo os valores de torque prescritos. Os valores correspondentes encontram-se no capítulo **„Instruções gerais: Cuidados e inspeção“** ou nos guias de instruções dos fabricantes de componentes, acompanhantes. De outro modo, é possível que os componentes se soltem ou quebrem. Tal pode dar origem a um acidente grave.

A manete do travão não deve poder ser puxada até ao guiador. A força total de travagem tem que ser atingida antes!

Leia também os guias de instruções adicionais dos fabricantes de travões.

OS SISTEMAS DE PEDAIS

Nem todo o tipo de sapatos é apropriado para andar de bicicleta. Os sapatos usados no ciclismo, devem ter uma sola rígida e proporcionar um bom apoio. Se a sola for demasiado macia, há o perigo de os pedais se fazerem sentir nos pés, provocando dores. Na área do calcanhar, a sola não deve ser muito larga, senão o pé fica impedido de tomar a sua posição natural ao pedalar, batendo nas escoras do quadro, atrás. As consequências podem ser dores nos joelhos.

FUNCIONAMENTO DE VÁRIOS SISTEMAS

Aconselháveis são pedais, nos quais o pé encaixa através de um mecanismo com mola, o chamado pedal automático, ou pedal de encaixe. O encaixe permite que o pé, ao pedalar com rapidez, ou em percursos sobre terreno acidentado, não escorregue. O pedal, estando preso ao pé, pode ser empurrado ou puxado, o que contribui para a fluidez da pedalagem. Uma outra vantagem, consiste no facto de o joanete ficar bem posicionado sobre o eixo do pedal e de a ponta do pé não bloquear, por distração, a roda dianteira na condução.

Pedal com sistema de encaixe

Sapatos para pedais com sistema de encaixe

O pedal de encaixe exige sapatos especiais para ciclismo.

Leia o guia de instruções do fabricante de pedais ou recorra à nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

No pedal de encaixe, um sapato especial para ciclismo fica ligado ao pedal através de um mecanismo de encaixe, semelhante ao usado no ski. Primeiro vira-se o pedal com a ponta da presilha (cleat) e depois carrega-se sobre o corpo do pedal, o qual se encontra na horizontal. Na maior parte dos pedais das bicicletas de montanha, o mecanismo de encaixe encontra-se em ambos os lados. Não é por isso necessário virá-lo. Quando o sapato encaixa ouve-se e sente-se um nítido „Click “. É por isso que este tipo de pedais também é muito conhecido por pedais Click.

Em todos os sistemas usuais, o desencaixe é feito virando o calcanhar para fora. Nas primeiras tentativas de encaixe e desencaixe, apoie-se a uma parede ou a alguém.

O funcionamento dos diversos sistemas de pedais difere devido à forma da presilha e ao ângulo e força do encaixe. Ciclistas, com tendência para sofrer dos joelhos, deviam ter um sistema de pedais que proporcione liberdade de movimento dos pés, onde o calcanhar do sapato encaixado possa mover-se de um lado para o outro.

A vantagem de alguns pedais de encaixe é o facto de o cleat se encontrar enterrado no sapato, podendo-se andar a pé sem qualquer problema.

O desencaixe dos pedais de encaixe é feito virando o calcanhar para fora

Nas solas encontram-se as presilhas („cleats“) integradas

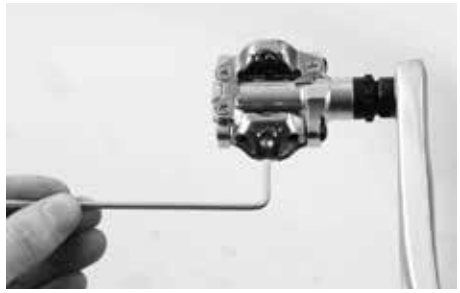
Pratique primeiro, parado, o uso dos pedais, o encaixe e o desencaixe virando os pés para fora, antes de aperfeiçoar a técnica numa rua pouco movimentada. Leia cuidadosamente todo o guia de instruções do fabricante de pedais e sapatos de ciclismo. Para mais questões, encontra-se a nossa Service-Hotline +351 922 127 885 à sua disposição.

AJUSTE E MANUTENÇÃO

Os vários sistemas de pedais diferenciam-se, por vezes nitidamente, na parte técnica. Todos os fabricos possuem algumas regras básicas de ajuste em comum:

- Prenda a presilha no sapato de tal forma, que o joanete fique sobre o eixo do pedal.
- O pé tem que assumir a sua posição natural na pedalagem. Na maior parte das pessoas o calcanhar inclina-se ligeiramente para dentro.
- Assegure-se de que os parafusos de aperto se encontram sempre bem enroscados, pois com uma presilha solta torna-se quase impossível desmontar da bicicleta! **Perigo de queda!**
- Ajuste a força de encaixe dos pedais às suas necessidades. No início aconselha-se uma fraca prétensão. Enrosque, ou desenrosque, o pequeno parafuso de sextavado interior e vá experimentando a tensão, encaixando e desencaixando o pedal.
- Molas e outros mecanismos sem proteção, devem ser limpos e lubrificados com regularidade.
- Se as presilhas de pedal rangerem ou chiarem, aplique lubrificante nos pontos de contacto entre a presilha do sapato e o pedal.
- Controle regularmente o grau de desgaste das presilhas dos pedais. Uma sensação de oscilação no pedal indica um desgaste da presilha ou da sola do sapato.

O pé tem que assumir a sua posição natural na pedalagem


Ajuste a força de encaixe dos pedais às suas necessidades

Mantenha os pedais limpos e sem resíduos e lubrifique, com regularidade, o mecanismo de encaixe com óleo.

Se o encaixe e desencaixe dos pedais não funcionar bem, ou se a presilha estiver gasta, há perigo de queda, pois o sapato pode libertar-se sozinho do pedal, ou então sair com dificuldade.

O DISPOSITIVO DE TRAVAGEM

Geralmente, os travões da sua Canyon são necessários para que possa adaptar a velocidade da condução à situação do trânsito. Mas sempre que a sua Canyon tem que parar bruscamente, os travões têm que mostrar o seu poder de travagem. Em tais travagens a fundo, entram várias forças físicas em ação. Durante a travagem, o peso é transferido de trás para frente, a roda traseira é aliviada. A intensidade da travagem da bicicleta, em pisos secos e de alta aderência, está, em primeiro lugar, dependente do perigo da bicicleta dar uma cambalhota e, apenas secundariamente, dependente da aderência dos pneus. O problema acentua-se, principalmente em descidas de montanha. Ao efetuar uma travagem a fundo, deverá tentar transferir o seu peso o mais possível para trás.

Acione os travões simultaneamente e não se esqueça que o travão dianteiro, em pisos aderentes e através da transferência de peso, poderá gerar as forças maiores de travagem.

A disposição da manete do travão em relação aos corpos do travão pode variar, por ex., manete esquerda atua sobre o travão dianteiro. Mande alterar os travões a seu gosto antes da primeira utilização.

Nos **travões de disco**, travagens muito prolongadas ou zonas de atrito permanente podem conduzir a um sobreaquecimento do dispositivo de travagem. O resultado pode ir desde uma diminuição da força de travagem até a uma falha completa, dando origem a um acidente grave.

Verifique o seu estilo de condução e habitue-se a uma travagem breve, mas forte e a soltar os travões de vez em quando. Se se sentir inseguro, pare a bicicleta por um momento e deixe o disco do travão ou o aro arrefecer, sem puxar a manete do travão.

Manete do travão

Travão de disco

Durante a travagem, o peso é transferido de trás para frente

Familiarize-se cuidadosamente com os seus travões. Exercite paragens de emergência numa zona sem tráfego, até ter o controlo total sobre sua bicicleta. Assim poderá evitar acidentes nas vias públicas.

A humidade reduz o poder de travagem. Em tempo de chuva, conte com distâncias de paragem maiores!

FUNCIONAMENTO E DESGASTE

Através de uma manete, um calço de travão estático é pressionado contra uma superfície de travagem giratória, friccionando-a. Através deste atrito, a roda desacelera. Para além da força, com a qual o calço é pressionado contra a superfície de travagem, é também relevante o valor do chamado coeficiente de atrito das duas superfícies que se tocam.

Se água, sujidade ou óleo atingirem as superfícies de atrito, o valor de atrito é alterado e a força de travagem diminui. Esta é a razão pela qual um travão à chuva demora a reagir e o efeito de travagem diminui. O atrito provoca o desgaste dos calços de travão e também dos aros. Pedalar muitas vezes com tempo de chuva contribui para o desgaste dos componentes dos travões.

Travão de disco

Mantenha os discos de travão absolutamente livres de cera, massa lubrificante e óleo. Os calços de travão que entrem uma vez em contato com óleo, nunca mais se conseguem limpar. Têm de ser substituídos!

Em caso de muita sujidade e/ou humidade, podem-se ouvir rangidos.

Ao proceder à sua substituição, use unicamente peças de reposição originais marcadas e que sejam próprias para o travão.

Fugas nos tubos dos travões hidráulicos, podem inutilizá-los. Reparar imediatamente, senão há. **Perigo de queda!**

CONTROLE E AFINAÇÃO DE TRAVÕES DE DISCO

Com humidade, os travões de disco respondem muito mais depressa que os travões de aro. Para mais, necessitam, comparativamente, de menos cuidados de manutenção e não gastam os aros. A desvantagem é que, os travões de disco tendem a fazer ruídos, quando molhados. Para poder otimizar o uso dos travões, mande ajustar as manetes dos travões de disco ao tamanho das suas mãos. Normalmente isto acontece, através de um parafuso de sextavado interior situado diretamente na manete.

CONTROLE DO FUNCIONAMENTO

Verifique regularmente, com a manete acionada, se os cabos e os tubos têm fugas. Se houver uma fuga de óleo hidráulico ou de líquido de travagem, tome imediatamente as medidas adequadas, pois esta fuga pode inutilizar os travões. Contacte, se necessário, a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

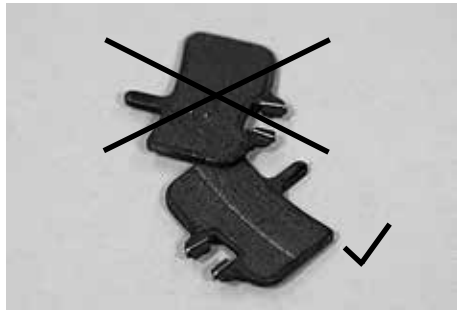
Controle o desgaste das pastilhas, verificando as orelhas de metal ou nariz, que espreitam por baixo da pinça do travão, ou por cima, na vigia. Se estes se aproximarem até cerca de um milímetro do rotor, desmonte as pastilhas, seguindo as instruções do fabricante, examine-as bem e, se necessário, substitua-as.

Os fabricantes de travões de disco põem informação mais detalhada à disposição. Por favor, leia-a cuidadosamente antes de desmontar uma roda ou de efectuar trabalhos de manutenção.

Na substituição, use apenas peças sobresselentes de origem!

Travão de disco

Ajuste do alcance da manete do travão



Pastilhas gastas têm que ser substituídas

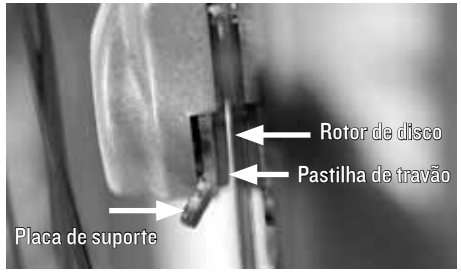
Pastilhas e rotores sujos podem reduzir enormemente a potência de travagem. Não deixe que os travões apanhem óleo ou outros líquidos, p.ex., quando limpa a bicicleta ou oleia a corrente. É impossível limpar pastilhas. Estas têm que ser substituídas. Rotores de disco podem ser limpos com produtos de limpeza especiais para travões, ou com água quente e detergente.

TRAVÕES AVID, FORMULA, MAGURA E SHIMANO

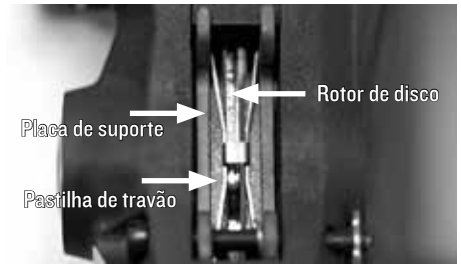
O desgaste das pastilhas, nestes modelos de travões, é compensado automaticamente. Averigúe, antes de cada percurso, se estes atingem um determinado ponto de tensão, antes da manete ser retraída até ao guiador. Controle periodicamente a espessura das pastilhas.

Alguns produtores de travões fazem entalhes nos fechos de segurança. Se as pastilhas couberem nos entalhes, é o momento certo de os substituir.

Utilize exclusivamente pastilhas sobresselentes de origem e siga as instruções do manual do fabricante de travões. Ao mínimo de dúvidas, mande fazer este trabalho por um mecânico qualificado.



Controle da pastilha de um travão AVID – a placa de suporte não pode jamais tocar no rotor



Controle da pastilha de um travão Shimano – a placa de suporte não pode jamais tocar no rotor

Pastilhas novas de travão têm de ser utilizadas algumas vezes, antes de o poder de travagem ideal ser alcançado. Para tal, acelere a sua Canyon cerca de 30 a 50 vezes, até atingir os 30 km/h e, em seguida, trave até à paragem total.

Travões de disco aquecem bastante durante a travagem. Não toque nem no rotor nem na pinça imediatamente após, p. ex., um percurso longo, se travou muitas vezes.

Considere também as instruções nos websites:
www.formulabrakeusa.com
www.formula-brake.it
www.magura.com
www.shimano.com
www.sram.com

Terminais a descoberto ou tubos com fugas reduzem significativamente a potência de travagem. Se o sistema de travagem tiver fugas ou rupturas, procure um especialista, ou recorra à nossa Service-Hotline +351 922 127 885. **Perigo de acidente!**

Na desmontagem das rodas, não deve acionar as manetes dos travões. Senão, as pastilhas são empurradas uma contra a outra e a montagem das rodas torna-se difícil. Monte, após a desmontagem das rodas, os fechos de segurança acompanhantes.

Não transporte a sua Canyon com selim e guiador em baixo, ou os travões podem ficar inutilizados.

AS MUDANÇAS DE VELOCIDADES

As mudanças da sua Canyon servem para adaptar a capacidade de pedalagem às condições do terreno e à velocidade de condução desejada. O esforço físico a ter não é reduzido através da utilização das mudanças, pois este mantém-se o mesmo, para um mesmo percurso e velocidade. O que é diferente é a energia que se investe em cada pedalada. Simplificando, isto significa que: Com uma mudança mais baixa, você poderá subir terrenos íngremes, como p. ex. montanhas, com um uso moderado de energia. Por outro lado terá que dar mais pedaladas.

Em descidas de montanha, é usada uma mudança mais elevada. Aqui poderá percorrer muitos metros com apenas uma pedalada, sendo a velocidade correspondentemente elevada. Para poupar energia na sua pedalagem, tem que usar as mudanças com frequência. Tal como num automóvel, tem que manter o motor em movimento, para atingir uma boa performance.

Em superfícies planas, o valor médio das rotações do pedaleiro, aconselhadas por minuto, a chamada cadência de pedalada, deve ser superior a 60. Em terrenos planos, os ciclistas profissionais atingem cerca de 90 a 110 rotações por minuto. Em subidas de montanha, a cadência diminui. Apesar de tudo, deve pedalar com fluidez. A graduação pormenorizada e a utilização fácil das engrenagens modernas, criam as condições ideais para uma condução eficiente. Adicionalmente, o desgaste da corrente e pinhões e o esforço, ao qual são sujeitas as articulações dos joelhos, são muito menores.

Mudanças com transmissão por desviador

Desviador traseiro

Desviador dianteiro

Use sempre calças com pernas estreitas, ou prenda-as com molas, ou algo semelhante. Assim evita que as pernas das suas calças se enfiem na corrente, ou na roda dentada, levando a uma queda.

As mudanças com transmissão por desviador são a forma mais efetiva de tranferência de força da bicicleta. Entre 97 e 98%, aproximadamente, da atividade desenvolvida, situa-se, com uma engrenagem cuidada e lubrificada, na roda traseira. Tanto o manejo das mudanças, como a efetividade dos travões, são quase perfeitas.

Com a forma dentada dos pinhões, com a flexibilidade das correntes, e com manípulos que possibilitam a passagem exata de mudanças, acionar as mudanças tornou-se numa brincadeira. Quase todas as mudanças têm um mostrador no guiador, no qual é possível ver qual a mudança ativada.

FUNCIONAMENTO E UTILIZAÇÃO

Os manípulos, com forma de botões de pressão, funcionam de duas maneiras diferentes. Na maior parte, o botão de pressão maior está ligado à roda dentada maior. O botão de pressão mais pequeno, que, na perspetiva do condutor, está situado antes do guiador, faz passar a corrente para as rodas dentadas menores. Daqui resulta que, um acionamento das mudanças com a mão direita, pressionando o grande botão direito do polegar, aciona uma mudança mais leve. Se pressionar, pelo contrário, com a mão esquerda o botão de pressão esquerdo do polegar, faz passar a corrente para a roda dentada maior: a mudança torna-se mais pesada.

Manípulo com forma de botão de pressão da SRAM

Manípulo com forma de botão de pressão da Shimano

Durante o acionamento das mudanças pedale só com leveza. Tal permite uma boa performance das mudanças, evita ruídos e reduz o desgaste.

Os manípulos **Shimano** são manejados com o polegar e indicador, os manípulos **SRAM** apenas com os polegares, isto significa que também aqui, o manípulo maior passa a corrente para uma roda dentada maior.

Outra forma de manípulos são os **punhos rotativos**. Enquanto que a rotação do punho direito, no sentido do condutor, aciona uma mudança mais leve, a rotação do punho esquerdo aciona uma mudança mais pesada. Também aqui pode variar o sentido da mudança.

O manípulo da mudança transfere a ordem de ação através de um cabo Bowden para o desviador traseiro. O desviador traseiro gira, a corrente sobe para os pinhões seguintes. Importante para o acionamento das mudanças, é continuar a pedalar de forma homogénea e sem grande esforço, enquanto a corrente se movimenta entre os pinhões! Através de guias nos rodas dentadas, o acionamento das mudanças funciona também sob pressão.

Manípulos da Shimano

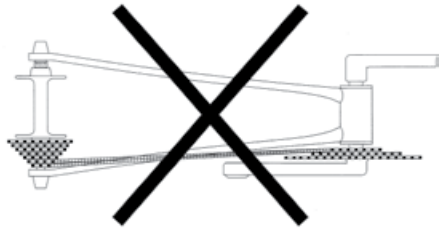
Punhos rotativos

Treine as mudanças numa zona sem trânsito. Familiarize-se com o funcionamento dos diferentes manípulos ou punhos rotativos. Exercitar o acionamento das mudanças nas vias de tráfego, pode desviar a sua atenção de perigos que possam surgir.

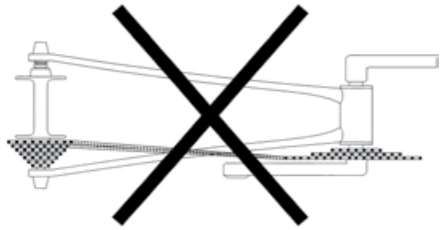
Contudo, o acionamento sob pressão reduz o tempo útil de vida da corrente. Evite por isso o acionamento das mudanças, quando pedala com força, especialmente o acionamento com o desviador dianteiro.

As bicicletas da Canyon estão equipadas, à frente, com um prato de corrente muito pequeno. A sua engrenagem tem 24 ou 27 mudanças velocidades. Algumas destas posições não devem ser acionadas. Mudanças, nas quais a corrente é obrigada a uma posição oblíqua extrema, provocam mais atrito no interior. O grau de eficiência diminui e o desgaste é mais rápido.

O incorreto andamento da corrente verifica-se, quando a corrente engata simultaneamente no prato pequeno, à frente, e nos dois ou três pinhões exteriores (pequenos) atrás, ou quando engata no prato grande, à frente, e no pinhão interior (grande) da roda traseira.



Incorreto andamento da corrente - corrente engata no prato menor à frente, e no pinhão menor atrás



Incorreto andamento da corrente - corrente engata no prato maior à frente, e no pinhão maior atrás

O engate das mudanças sob pressão reduz bastante o tempo útil de vida da corrente. Para além disso, a corrente pode ficar presa entre a escora inferior e os pratos da corrente („Chainsuck“). Evite por isso o acionamento das mudanças, quando pedala com força, especialmente o acionamento com o desviador dianteiro.

Evite por isso o acionamento das mudanças, nas quais a corrente rode de modo muito oblíquo.

O ajuste do desviador traseiro e do desviador dianteiro deve ser feito por um mecânico experiente.

Se quiser tentar sozinho, leia o guia de instruções adicional do fabricante das mudanças. Se surgir algum problema, recorra à nossa Service-Hotline +351 922 127 885!

CONTROLE E REAJUSTAMENTO DAS MUDANÇAS

As mudanças com transmissão por desviador foram ajustadas cuidadosamente pela equipa da Canyon, antes da sua Canyon lhe ter sido enviada. Ao andar os primeiros quilómetros, no entanto, os cabos Bowden podem esticar, fazendo com que o engate das mudanças seja impreciso e a corrente pule para o próximo pinhão de forma mais lenta.

DESVIADOR TRASEIRO

- Estique o cabo no parafuso de ajustagem, através do qual o cabo Bowden passa no manípulo ou no desviador traseiro.
- Comprove, após ter esticado o cabo, se a corrente sobe, quando acionada, para o pinhão maior seguinte. Para tal, rode a manivela do pedaleiro com a mão, ou dê uma volta com a sua bicicleta.
- Se a corrente subir com facilidade, verifique se a corrente, ao acionar uma mudança mais baixa, também passa para o pinhão menor. Para se atingir um ajuste exato, podem ser necessárias várias tentativas.

AJUSTE DO FIM DE CURSO

Para evitar que o desviador traseiro, ou a corrente, se enfiem nos raios, ou que a corrente caia do pinhão menor de todos, o curso do desviador traseiro está delimitado pelos chamados parafusos de fim de curso. Com um uso regular, estes não se modificam:

Se a sua Canyon cair, existe, no entanto, o perigo do desviador traseiro ou da sua fixação se entortarem. Após acontecimentos deste tipo, ou se forem montadas outras rodas na sua Canyon, deve examinar o curso do desviador.

- Engate a mudança maior de todas, com o manípulo (pinhão menor de todos). Depois o cabo das mudanças relaxa e a corrente salta automaticamente para o pinhão menor de todos. Observe, por detrás, o conjunto das rodas dentadas e repare se as roldanas do desviador traseiro se encontram exactamente debaixo dos dentes afiados do pinhão correspondente.

Reajuste da tensão do cabo das mudanças com o parafuso de ajuste, no desviador traseiro

Observe por detrás o corpo da cassete e repare se as roldanas dos desviadores se encontram exactamente debaixo dos dentes afiados do pinhão certo

Parafusos de fim de curso

Se alguém o ajudar a levantar a parte de trás da bicicleta, é mais fácil testar o funcionamento, rodando o pedaleiro e acionando as mudanças.

- Se esse não for o caso, tem que emendar a posição com o parafuso de fim de curso. Nos desviadores traseiros, os parafusos estão normalmente assinalados com um „H" para „high gear" e um „L" para „low gear". A mudança de velocidade maior significa, neste caso, a engrenagem maior, ou seja o pinhão menor.
- Em parafusos que não estão marcados, tem que se ir tentando. Gire um parafuso qualquer, contando as voltas e observe o desviador traseiro. Se este não se mover, é porque está a mexer no parafuso errado. Gire agora o parafuso no sentido contrário, repetindo o mesmo número de voltas.
- Gire o parafuso para a direita, se as roldanas tiverem que ir mais para dentro, ou gire o parafuso para a esquerda, se as roldanas tiverem que ir mais para fora.
- Acione a passagem da corrente para o pinhão maior de todos. Aqui é preciso ter cuidado, para que o desviador traseiro não se enfie imediatamente nos raios. Se a corrente estiver sobre a maior roda dentada, deve acionar a próxima mudança propositadamente e depois empurrar o desviador traseiro com a mão, em direção aos raios. Ponha a roda a girar.
- Se a caixa das roldanas entrar em contacto com os raios, ou se a corrente subir para o pinhão, tem que delimitar o curso. Gire o parafuso com um „L" marcado, até não poder haver mais contacto.
- Observe agora a distância da caixa das roldanas relativamente à cassete. Entre a roldana e o maior pinhão deve haver espaço para, pelo menos, um ou dois elos.
- O desviador traseiro tem um parafuso para ajustar esta distância, que está apoiado na testa da ponteira. Enrosque o parafuso, até atingir a distância desejada. Para controle, pedale para trás; a roldana não deve tocar o pinhão, mesmo com este movimento.

Faça sem falta um teste, dando uma volta, numa zona sem trânsito, após ter ajustado as mudanças.

Delimite o curso do desviador traseiro com os parafusos de fim de curso

Certifique-se de que o desviador traseiro não pode entrar em contacto com os raios

Para ajustar a distância entre a caixa das roldanas e a cassete, enrosque o parafuso que está apoiado na testa da ponteira

Um ajuste incorreto do fim de curso ou o entorte da fixação do desviador traseiro, podem danificar bastante a bicicleta e conduzir ao bloqueamento da roda traseira. **Perigo de acidente!**

- Se a distância ainda for insuficiente e a falta de espaço impedir o engate das mudanças, só resta encurtar a corrente, extraindo um elo. O desviador traseiro fica com um pouco mais de tensão. Por outro lado, tem que garantir que a corrente, à frente e atrás, possa engatar ao mesmo tempo na roda dentada maior. Esta mudança não deve ser usada, devido ao andamento oblíquo extremo da corrente.

DESVIADOR DIANTEIRO

O ajuste do desviador dianteiro exige muita experiência. A área, na qual o desviador dianteiro ainda consegue manter a corrente sobre o prato, sem tocar, é extremamente pequena. Normalmente faz mais sentido, ignorar um leve friccionar da corrente no desviador dianteiro, do que arriscar, que a corrente caia do prato e a sua Canyon fique sem propulsão.

Com o desviador dianteiro pode acontecer o mesmo que com o desviador traseiro, no qual o cabo pode esticar e por isso fazer com que o engate das mudanças seja impreciso.

- Estique o cabo no parafuso de ajustagem, através do qual o cabo Bowden passa no manípulo. Isto funciona de modo semelhante ao descrito em **„Controle e reajustamento das mudanças"**.
- Delimite o curso do desviador dianteiro com os parafusos de fim de curso.

O reajuste total do desviador traseiro e do desviador dianteiro deve ser feito por um mecânico experiente. Ajustes incorretos podem provocar falhas mecânicas graves! Examine aqui o guia de instruções do fabricante das mudanças. Se surgir algum problema com as mudanças, recorra à nossa Service-Hotline +351 922 127 885!

Volte a esticar o cabo das mudanças no parafuso de ajustagem

Ajuste do desviador dianteiro

O ajuste do desviador dianteiro requer muita sensibilidade. O ajuste incorreto, pode levar ao desengate da corrente e à consequente falha da propulsão. **Perigo de queda!** O ajuste deve ser feito por um mecânico qualificado.

Depois dos trabalhos de ajustamento das mudanças, e corrente, teste a sua Canyon andando com ela num terreno plano e sem trânsito (p.ex. um parque de estacionamento)! Falhas no ajuste, ao circularem zonas com trânsito, podem ter por consequência, a perda de controle sobre a bicicleta.

Verifique, após uma queda, se a roldana do desviador dianteiro mantém a sua posição exatamente paralela em relação aos pratos da corrente!

SHIMANO Di2

O Di2 é a versão eletrónica dos grupos de transmissões de alta qualidade da Shimano. Em vez de cabos de tração, a transmissão do sinal é feita por meio de cabos. O desviador traseiro e desviador dianteiro são movidos por pequenos motores elétricos. Nas correntes de deslocação inclinada, o desviador dianteiro Di2 é até reafinado automaticamente, para evitar ruídos de fricção e desgaste desnecessários.

Como condutor, tem à sua disposição três modos de funcionamento. Dois modos são semi-automáticos „synchro shift“. Isto significa que só é acionada a unidade direita de mudanças de velocidades para o desviador traseiro, sendo que e o desviador dianteiro muda automaticamente nas combinações previamente indicadas entre os dois respetivamente três pratos da corrente. No terceiro modo pode, como habitualmente, ser feita a comutação para o desviador dianteiro e o desviador traseiro com as unidades de operação.

Novo é, além disso que o sistema de mudanças pode ser reprogramado usando uma ferramenta de serviço. Desta maneira, pode ser programado o número de mudanças que serão usadas, assim como a velocidade da mudança de velocidade. A pedido, a Canyon pode reprogramar para si a função dos botões de operação também no sistema e mudá-la, por ex. Para isso, é necessário um aparelho especial de teste da Shimano que também é usado para deteção de falhas.

O abastecimento de energia é efetuado por meio de uma bateria recarregável fixada no quadro ou no espigão do selim.

OPERAÇÃO

Em vez dos clássicos manípulos de mudanças da Shimano, o XTR Di2 possui unidades eletrónicas de mudanças. No modo manual, em princípio, as mudanças são metidas como na versão mecânica. Em vez de pressionar a fundo o manípulo inferior e superior de mudanças completo, no Di2 só é preciso premir os botões de operação. Para comutar para as rodas dentadas maiores, deve premir o botão maior de operação inferior.

Desvio traseiro Di2

Unidade de mudanças

Antes de utilizar o seu novo sistema de mudanças Di2, é imprescindível que realize uma marcha de teste fora do trânsito da estrada. Comute entre os modos de mudanças de velocidades e teste a capacidade única do desempenho da mudança de velocidades.

Pode encontrar mais informações e vídeos sobre o funcionamento relativos ao sistema de mudanças XTR Di2 Synchro Shift da Shimano procurando XTR Di2 em www.shimano.com

Leia as instruções de operação do fabricante das mudanças enviadas em anexo.

Se premir o botão de operação mais pequeno que se encontra mais acima, a corrente passa para as rodas dentadas mais pequenas. No desviador traseiro, pode comutar entre várias mudanças de uma só vez. Quantas, isso depende da programação.

Premindo o botão, no display do sistema pode mudar para ambos os modos Synchro Shift. Estes distinguem-se um do outro na graduaão das mudanças.

No modo Synchro Shift aciona o botão grande na unidade direita das mudanças para obter uma mudança mais leve, ou o outro mais pequeno que se situa mais abaixo, para obter uma mudança mais pesada. O desviador traseiro e o desviador dianteiro estão ligados um com o outro acionando então atrás e, se necessário, à frente, a roda dentada correta. Tudo o que tem de fazer, além de premir o botão para o sentido correto da mudança, é retirar um pouco da pressão sobre o pedal, para que a corrente possa mudar e não escorregue.

BATERIA

Com uma bateria nova e com carga plena pode percorrer aprox. 800 a 1.000 quilómetros. Se a bateria tiver somente 25% da carga, isto ainda dá para mais ou menos 200 a 250 km.

Se a bateria estiver fraca, deixa de funcionar primeiro o desviador dianteiro e depois o desviador traseiro. Neste estado, ainda pode percorrer alguns quilómetros e meter as mudanças com o desviador traseiro. No entanto, deveria carregar a bateria o mais rapidamente possível. Se a bateria estiver completamente descarregada, o desviador traseiro fica na última mudança metida. Deixa então de ser possível meter outra mudança!

No decurso do tempo, a capacidade da bateria e com ela também o percurso que pode ser feito vão diminuindo. Isto é inevitável. Quando deixa de ser possível percorrer a sua distância pretendida, deverá substituir a bateria.

Pode verificar sempre que queira o estado da carga da bateria. Para isso, pressione um dos botões de operação e mantenha-o premido durante, pelo menos, 0,5 segundos.

O LED na unidade de controlo indica-lhe o estado do carregamento:
- a luz verde acende-se durante aprox. 2 segundos: a carga da bateria está a 100%
- a luz verde pisca 5 vezes: a carga da bateria está a aprox. 50%
- a luz vermelha acende-se durante aprox. 2 segundos: a carga da bateria está a aprox. 25%
- a luz vermelha pisca 5 vezes: a bateria está descarregada

Display do sistema

Bateria do Di2

Para carregar a bateria, use exclusivamente o carregador em anexo!

Quando a bateria não é usada durante um período prolongado de tempo, esta tem de ser guardada amplamente carregada (50% ou mais) em um local seco e fresco e fora do alcance de crianças.

Passados, o mais tardar, seis meses, deveria controlar o estado da carga. Para a armazenar, monte sempre a cobertura de proteção fornecida sobre a zona dos contatos da bateria.

O carregamento da bateria (vazia) dura mais ou menos 1,5 horas.

PEDALEIRO COM ENGRENAGEM

No pedaleiro **SRAM Hammerschmidt** pode-se escolher entre duas engrenagens.

O acionamento é feito através de um manípulo de mudança Trigger, do lado esquerdo. Pressionando o grande manípulo do polegar, ativa a engrenagem mais leve.

MANUTENÇÃO DA CORRENTE

A regra anterior continua a ser válida: „Quem bem lubrifica, bem anda.“ Decisivo não é a quantidade de lubrificante, mas sim a distribuição correta e a frequência da aplicação.

- Limpe a sua corrente, de vez em quando, com um pano imbuído em óleo, removendo toda a sujidade e óleo ali sedimentados. Não é necessário utilizar lubrificantes especiais para correntes.
- Aplique óleo, gordura ou cera para correntes aos elos, o mais possível limpos.
- Vá girando o pedaleiro ao mesmo tempo e ponha umas gotas na roldana.
- Faça depois rodar a corrente algumas vezes. Depois não use a sua Canyon durante alguns minutos, para que o lubrificante possa penetrar na corrente.
- Por fim pode limpar os restos de lubrificante com um pano, para que não salte para outros lados, ou atraia sujidade.

Pedaleiro com engrenagem SRAM Hammerschmidt

Limpe a corrente de sujidade e óleo com um pano

Aplique óleo aos elos, que devem estaro mais limpos possível

Proteja o ecosistema, usando lubrificantes de apenas decomposição biológica, pois durante o funcionamento cai sempre algum óleo da corrente para o chão.

Preste sempre atenção para que nenhum lubrificante penetre nos discos ou nas pastilhas dos travões. O travão deixaria de funcionar!

DESGASTE DA CORRENTE

As correntes fazem parte dos componentes da sua Canyon que estão sujeitos a desgaste, mas o condutor pode contribuir para aumentar o seu tempo útil de vida. Lembre-se, por isso, de periodicamente lubrificar a sua corrente, em especial após ter andado à chuva. Tente usar mudanças, nas quais o grau de obliquidade da corrente é baixo. Circule com uma cadência de pedalada alta (superior a 60-70 pedaladas por minuto).

As correntes das mudanças com transmissão por desviador, das bicicletas de montanha, atingem o limite de desgaste, no geral, logo após 800 km. Correntes com muita folga estragam o engate das mudanças. Consequentemente, os pinhões e os pratos da corrente têm que trabalhar muito mais. A substituição destes componentes é mais cara do que substituir a corrente por completo. Controle, assim, regularmente, o grau de desgaste da corrente.

Adicionalmente, engate a corrente no prato grande. Puxe a corrente do prato, com o polegar e o indicador. Se a corrente se deixar levantar bastante, é porque o comprimento aumentou muito. Tem que ser substituída.

Existem aparelhos para medir a corrente. A substituição da corrente deve ser feita por mãos experientes, já que as correntes modernas não possuem juncão de corrente. Estas não têm duas pontas; são contínuas. Se for necessário, o revendedor pode ajudá-lo a escolher a corrente adequada e a montá-la.

Averiguação do estado da corrente

Medição profissional do desgaste

Uma corrente mal cravada pode partir e provocar uma queda. Mande substituir a corrente por um mecânico especializado.

AS RODAS – PNEUS, CÂMARAS-DE-AR E PRESSÃO

São as rodas da sua Canyon, que estabelecem o contacto com a rua. Estas estão sujeitas a fortes cargas, como o peso do condutor, da bagagem e as irregularidades do terreno. Apesar das rodas, antes da entrega, terem sido fabricadas e centradas com cuidado, os raios afrouxam nos primeiros quilómetros. Logo após um curto percurso de 100 a 300 quilómetros, pode por isso ser necessário, que as rodas sejam novamente centradas. Após estes primeiros quilómetros, controle periodicamente as rodas, apesar de, normalmente, não ser necessário tornar a centrar.

A roda é composta pelo cubo, pelos raios e pelo aro. Sobre o aro é montado o pneu, dentro do qual é colocada a câmara-de-ar. Para proteger a sensível câmara-de-ar, o aro tem uma fita de aro sobre as cabeças dos raios e sobre o chão, do aro, o qual muitas vezes tem pontas afiadas.

Se quiser montar um pneu, tenha em atenção o tamanho do pneu quando montado. Esta indicação está inscrita nos flancos. Existem duas indicações: a mais exata é a que está em milímetros. A combinação numérica 57-559 significa: O pneu, quando cheio, tem 57 mm de largura e um diâmetro (interior) de 559 milímetros. A outra medida de tamanho, para o mesmo pneu, está especificada em polegadas e é 26 x 2,25. Um pneu grande demais pode roçar no garfo ou nas escoras. Siga, por isso, os valores dos pneus montados.

Roda

Tamanho e níveis de pressão de ar do pneu

Fita de aro, no aro

Se montar um pneu mais largo ou mais alto do que o aconselhado nesta série, pode acontecer que, ao pedalar devagar, bata com o pé na roda da frente. A roda pode, também, ficar bloqueada ao comprimir a suspensão. Perigo de acidente!

Um pneu só poderá funcionar bem, se tiver a pressão de ar adequada. A pressão correta de ar assegura, também, uma maior resistência a avarias. Principalmente a grande pressão exercida sobre a câmara-de-ar ao passar sobre uma saliência pontiaguda, o chamado Snake Bite (mordidela de cobra em português), é provocado por uma baixa pressão de ar.

A pressão do ar recomendada pelo fabricante está geralmente indicada na borda do próprio pneu, ou na etiqueta de identificação do tipo. A inscrição com o valor mais baixo, permite uma suspensão mais confortável, ótima para percursos em terreno. Com o aumento da pressão, a resistência ao rolamento dos pneus diminui, mas o conforto também diminui. Pneus com uma pressão de ar elevada, e, assim, mais rígidos, adequam-se a percursos na estrada e no campo, se os caminhos forem bons.

A pressão é, muitas vezes, dada em psi (pounds per square inch), a unidade de medida inglesa. Na tabela estão os valores mais comuns convertidos.

O pneu e o aro não são herméticos só por si. **Exceções:** Pneus de bicicleta de montanha sem câmara-de-ar (Tubeless). A pressão de ar é mantida dentro do pneu através da câmara-de-ar. Este enche-se através de uma válvula. A Canyon usa a válvula Presta, a qual é usada em quase todo o tipo de bicicletas. A válvula está protegida de sujidade por uma tampa de plástico.

Válvula Presta

Desenroscar da tampa de plástico

psi	bar	kPa
30	2,1	210
40	2,8	280
50	3,5	350
60	4,1	410
70	4,8	480
80	5,5	550
90	6,2	620

Pressão de ar em psi, bar e kPa

Se circular com uma pressão de ar baixa, o pneu pode saltar do aro.

Pneus que permitem uma pressão de cinco bar e mais, têm de ser montados em aros com perfil de gancho.

Nunca encha o pneu para além da pressão máxima recomendada! Os pneus poderiam saltar do aro ou rebentar durante o percurso. Perigo de queda!

Se montar um pneu mais largo do que o aconselhado nesta série, pode acontecer que, numa compressão total do garfo de suspensão, o pneu toque na coroa.

Tome atenção aos diferentes diâmetros das válvulas. Use só câmaras-de-ar com válvulas que sirvam no aro. A utilização de uma válvula inapropriada pode dar origem a fugas de ar e, assim, provocar um acidente.

Se a válvula Presta não estiver bem enroscada, pode haver uma fuga de ar contínua. Controle a fixação do corpo da válvula no tubo longo.

Bombas de mão, normalmente, não se apropriam para gerar uma elevada pressão. Bombas de mão verticais, com manómetro, com as quais se pode controlar a pressão em casa, são mais adequadas. Para todo o tipo de válvulas existem adaptadores. Com o adaptador certo, é possível encher uma câmara-de-ar com uma válvula Presta nas bombas de gasolina.

A válvula Presta tem que ser desenroscada

Adaptador de válvula

Na válvula Presta, antes de se dar à bomba, a porca com serrilha tem que se desenroscar um pouco e, por um momento, ser pressionada no sentido da válvula, até que saia um pouco de ar.

Circule sempre de acordo com a pressão de ar recomendada e controle-a, em intervalos regulares, pelo menos uma vez por semana.

Certifique-se que o diâmetro da válvula corresponde ao buraco do aro e de que a válvula se encontra sempre direita!

Pneus com o perfil gasto, ou com os flancos quebradiços, devem ser trocados. A estrutura interior dos pneus pode ser danificada, com a entrada de humidade ou sujidade.

Fitas de aro danificadas devem ser substituídas imediatamente. Exceção: As rodas de sistema Mavic não necessitam de fitas de aro.

Danificações nos pneus podem, em casos extremos, conduzir ao rebentar súbito da câmara-de-ar e consequente acidente!

CONCENTRICIDADE DOS AROS, TENSÃO DOS RAIOS

Os raios unem o aro ao cubo, no meio da roda. A homogeneidade da tensão dos raios garante a concentricidade. Se a tensão de alguns dos raios se modificar, p.ex. ao passar-se por cima de um degrau com velocidade, ou se um raio se partir, as forças de tensão ficam desequilibradas e o aro perde a sua concentricidade. Já antes de se aperceber destas irregularidades, através do andamento aos “esses”, é possível que o funcionamento da sua Canyon tenha já sido afetado.

Controle a concentricidade

Descanso de centrar rodas

Raios soltos devem ser imediatamente tensionados. De outro modo, a pressão exercida nesta área, sobre o restante equipamento, é muito maior.

Centrar rodas (reajustar a tensão) é um trabalho difícil, que deve ser feito por um especialista!

Não circule com rodas, que não estejam centradas. Perigo de queda! Controle, por isso, de vez em quando, o grau de concentricidade das rodas. Eleve a roda do chão e ponha-a a rodar movendo-a com a mão.

FIXAÇÃO DAS RODAS COM APERTOS RÁPIDOS

As rodas são fixadas com os eixos do cubo ao quadro e são apertadas com apertos rápidos nas chamadas ponteiras.

Estes trabalhos não necessitam de ferramentas. Tem que simplesmente inverter uma alavanca, eventualmente dar algumas voltas para desenroscar e pode tirar a roda (leia o capítulo **„Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes“**).

Apertos rápidos também facilitam o furto! Se quiser ter mais segurança, pode substituir os apertos rápidos por um dispositivo anti-roubo, só possível de abrir com uma chave apropriada com código ou com uma chave allen.

FIXAÇÃO DAS RODAS COM SISTEMAS DE EIXOS PASSANTES

Actualmente existem vários sistemas de eixos passantes no mercado. Alguns sistemas são fixados com apertos rápidos. Outros sistemas necessitam, eventualmente, para a montagem ou desmontagem, de ferramentas especiais.

Controle os parafusos, pela primeira vez, após uma ou duas horas de uso da bicicleta. Depois deve controlá-los de vinte em vinte horas de uso.

Considere sempre as instruções do fabricante de garfos no guia acompanhante.

Nunca ande com uma bicicleta sem antes ter examinado a fixação das suas rodas! Se, ao circular, a roda se soltar, você cai!

Abertura do aperto rápido

Fecho do aperto rápido

Fixação com eixos passantes

Prenda as rodas de aperto rápido, juntamente com o quadro, a algo fixo, quando estaciona a bicicleta.

As bicicletas Canyon, de montanha, também têm sistemas de eixos passantes. Leia, por favor, mais acerca deste tema no capítulo **„Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes“**.

REPARAÇÃO DE UM PNEU DANIFICADO

A danificação de um pneu pode acontecer a qualquer ciclista. O furo não tem que significar, obrigatoriamente, o fim do percurso, se tiver consigo as ferramentas necessárias para mudar pneus e câmaras-de-ar e uma câmara-de-ar sobresselente ou uma caixa de remendos. Para mudar a câmara-de-ar de rodas com aperto rápido, necessita simplesmente de duas alavancas de montagem e uma bomba de ar. Em rodas com fixação por porcas ou dispositivo antiroubo, é necessária ainda a chave correspondente.

DESMONTAGEM DE RODAS

- Nos V-Brakes tem que se desprender primeiro o cabo dos braços de travagem. Envolva a roda com uma mão e comprima os calços, ou os braços de travagem, um contra o outro. Nesta posição, torna-se mais fácil desprender a conexão, quase sempre com forma cilíndrica, nomeadamente o cabo exterior dos V-Brakes.
- Nos travões de disco hidráulicos, tome atenção para jamais acionar a manete depois da roda desmontada. Controle depois da montagem, se entre o rotor de disco do travão e a pinça de travão não existem pontos de atrito. Não toque jamais nos rotores de disco imediatamente após a travagem, pois estes aquecem muito, podendo provocar queimaduras.
- Nas rodas traseiras, com mudanças com transmissão por desviador, deve, antes da desmontagem, engatar a corrente no pinhão menor de todos. Assim, o desviador traseiro fica na parte exterior, sem interferir na desmontagem.
- Abra o aperto rápido, tal como descrito no capítulo **„Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes“**. Se a roda, apesar de estar solta, ainda não puder ser retirada, é devido aos encaixes de segurança nas ponteiras. Trata-se dos suportes das ponteiras. Nestas situações, tem que soltar a porca da prétensão do aperto rápido, dando algumas voltas, e desencaixar a roda dos encaixes de segurança.

Antes da desmontagem da roda traseira, engatar a corrente no pinhão menor de todos

Encaixes de segurança do garfo

Não acione, de modo algum, a manete do travão (no caso do travão de disco) após a roda estar desmontada e lembre-se de montar os fechos de segurança, ao desmontar a roda.

Rotores de disco podem aquecer. Deixe-os arrefecer antes de desmontar a roda.

Examine o guia de instruções dos fornecedores de travões e mudanças que acompanham o BikeGuard.

- Para facilitar a desmontagem da roda traseira, puxe o desviador traseiro, com a mão, um pouco para trás.
- Levante a sua Canyon e dê um pequeno golpe à roda, que cai para o chão.

DESMONTAGEM DE PNEUS COM ARMAÇÃO DE ARME OU KEVLAR

- Desenrosque a tampa da válvula e as porcas de fixação, e deixe sair o ar por completo.
- Pressione o pneu de lado, para o meio do aro. Facilita a desmontagem, se fizer o mesmo a toda a volta.
- Coloque a alavanca de montagem cerca de 5 cm à direita ou à esquerda ao lado da válvula, na borda inferior do pneu e alavanque o flanco do pneu sobre o friso do aro. Mantenha a alavanca nesta posição.
- Enfie a segunda alavanca, cerca de 10 cm afastada da primeira, entre o aro e o pneu e alavanque o flanco do pneu, novamente, sobre o friso do aro.
- Após uma parte do flanco do pneu ter sido alavancado sobre o friso do aro, o flanco pode, empurrando normalmente com a ajuda da alavanca de montagem, ser libertado completamente.
- Agora pode tirar a câmara-de-ar. Certifique-se de que a válvula não fica presa no aro e de que a câmara-de-ar não é danificada.

Na desmontagem da roda traseira, puxe o desviador traseiro um pouco para trás

Pressionar o pneu para o meio do aro

Aplicação da alavanca de montagem e alavancar do flanco do pneu sobre o friso do aro

Puxar a câmara-de-ar do pneu para fora

- Remende a câmara-de-ar, seguindo as instruções do fabricante de remendos.
- Se desmontou o pneu, deve inspecionar a fita do aro. A fita do aro deve ser posta uniformemente, não deve estar estragada nem ter rachas e deve tapar todas as cabeças dos raios e perfurações. Em aros com chão duplo - chamados aros de parede dupla - fita de aro tem que tapar o chão por completo. Nestes aros só se deveriam usar, exclusivamente, fita de aro de tecido ou de plástico rígido. Se não tiver a certeza absoluta, no que respeita às fita de aro, ligue para a nossa Service-Hotline +351 922 127 885!
- O segundo flanco do pneu pode, se necessário, ser simplesmente puxado para fora do aro.

MONTAGEM DE PNEUS COM ARMAÇÃO DE ARME OU KEVLAR

Tenha cuidado para que, durante a montagem do pneu, não entrem impurezas, como sujidade e areia, para o interior e para que estes não estraguem a câmara-de-ar.

- Coloque o aro, com um friso, no pneu. Pressione o flanco com o polegar, completamente por cima do friso do aro. Esta operação devia ser possível, sem ferramentas, para todos os pneus. Coloque a válvula da câmara-de-ar na perfuração do aro.
- Encha levemente a câmara-de-ar, de modo a que esta tome uma forma redonda, e coloque-a completamente no interior do pneu. Certifique-se de que esta não tem dobras.
- Comece com a montagem final no lado oposto ao da válvula. Pressione o pneu, o mais possível, com o polegar, por cima do flanco do aro.
- Certifique-se de que a câmara-de-ar não fica presa ou apertada entre o pneu e o aro. Empurre por isso a câmara-de-ar, com o dedo indicador, para dentro do pneu.

Fita de aro, no aro

Colocar a válvula na perfuração do aro

Empurrar o pneu para cima do aro

Se o tecido do pneu tiver sido danificado, através de perfuração por um objecto, é melhor trocá-lo, por razões de segurança.

Fitas de aro estragadas têm que ser imediatamente trocadas.

- Vá avançando, homogeneamente, a toda a volta do pneu, dos dois lados. Aproximadamente no fim, tem que puxar o pneu com força para baixo, para que a parte já montada escorregue para o chão do aro. Tal facilita visivelmente a montagem até aos últimos centímetros.
- Controle novamente a instalação da câmara-de-ar e empurre o pneu com o tenar da mão por cima do friso.
- Se não funcionar, tem que usar a alavanca de montagem. Garanta que a parte não afiada esteja virada para a câmara-de-ar e que a câmara-de-ar não seja danificada.
- Pressione a válvula para o interior do pneu, para que a câmara-de-ar não fique entalada debaixo do rebordo do pneu. A válvula está direita? Se assim não for, tem que desmontar outra vez um dos flancos do pneu e endireitar de novo a câmara-de-ar.
- Se quer ter a certeza, de que a câmara-de-ar não será esmagada debaixo do flanco, deve, com os pneus meio cheios, acalcar para cá e para lá a toda a volta da roda, ou seja perpendicularmente á circulação da roda. Desta forma consegue também controlar, se a fita de aro foi deslocada.
- Agora encha o pneu até atingir a pressão desejada. A pressão máxima está, normalmente, inscrita no flanco do pneu.
- Verifique se o assento do pneu no flanco do aro está correto, controlando o alinhamento do anel de controle do pneu. Importante é que o anel tenha, a toda a volta, uma distância uniforme relativamente ao friso do aro.

Pressione o pneu para os dois lados, para ter a certeza que a câmara-de-ar não está entalada

Anel de controle do pneu

Se tiver uma avaria pelo caminho, pode tentar não desmontar a roda e não remover a câmara-de-ar por completo. Deixe ficar a válvula enfiada no aro e procure primeiro o furo, por onde sai o ar. Para além disso, encha a câmara-de-ar. Gire a câmara-de-ar, aproximando-a dos ouvidos, e tente ouvir sibilar. Quando encontrar o furo, procure o sítio correspondente no pneu e examine-o igualmente. Muitas vezes ainda se encontra o objecto que provocou o furo no pneu. Remova-o também.

DESMONTAGEM DE PNEUS SEM CÂMARA-DE-AR (PNEUS TUBELESS/UST)

Esvazie o pneu por completo. Pressione os flancos do pneu, com as mãos, para o meio do aro, até o rebordo do pneu se encontrar, em ambos os lados, frouxamente inserido no aro. Comece no lado oposto ao da válvula, a levantar um flanco do pneu com os dedos, colocando-o sobre a borda (friso) do aro. Liberte completamente a parede do flanco do pneu. Depois, remova também o outro flanco do pneu do aro.

REPARAÇÃO DE PNEUS SEM CÂMARA-DE-AR (PNEUS TUBELESS/UST)

Pneus Tubeless podem, em caso de avaria, também ser usados com uma câmara-de-ar. Primeiro retire o objecto que penetrou o pneu. Desmonte também a válvula do aro. Insira uma câmara-de-ar, de bicicleta de montanha, ligeiramente cheia, no pneu. Monte o pneu, tal como antes descrito, e repare se a pressão de ar e o assento do pneu no aro estão corretos. Pneus sem câmara-de-ar podem ser remendados na parte interior, com um remendo, daqueles à venda em todo o lado. Siga, aqui, as instruções do fabricante de remendos.

Pressionar o pneu sem câmara-de-ar para o meio do aro

Uma montagem incorreta pode provocar disfunções ou mesmo a avaria dos travões. Atue por isso, sem falta, de acordo com as as instruções do fabricante no guia acompanhante.

MONTAGEM DE PNEUS SEM CÂMARA-DE-AR (PNEUS TUBELESS/UST)

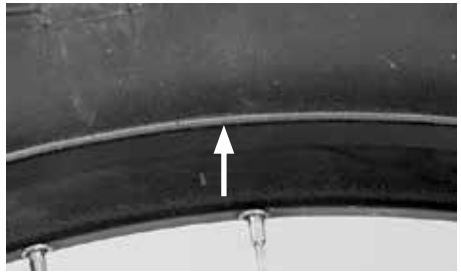
Assegure-se antes da montagem, de que o pneu, no interior e na área dos rebordos, está livre de sujidade e restos de lubrificante. Esfregue os rebordos ao redor, dos dois lados, com água com sabão, ou pasta de montagem de pneus, antes da montagem. Não use uma alavanca de montagem!

Pressione os pneus para o aro, exclusivamente com as mãos, para evitar danos nos rebordos dos pneus. Pressione primeiro um rebordo, a toda a volta, sobre um dos frisos do aro Pressione depois o outro rebordo sobre o friso do aro. Centre os pneus sobre o aro. Certifique-se de que o pneu está assente na base do aro, e de que a válvula se encontra no meio dos dois flancos do pneu. Encha os pneus até à pressão de ar máxima admissível. A pressão está, normalmente, inscrita na parede lateral do pneu.

O pneu assenta, com isto, na base do aro. Verifique o assento correto a partir do anel de controle, a linha de controle dos pneus que passa por cima do friso do aro. Esta linha de caracterização deve dar a volta completa ao pneu, mantendo sempre a mesma distância relativamente ao aro. Regule agora a pressão de ar, partindo da pressão máxima admissível, recorrendo à válvula. Considere, ao mesmo tempo, a pressão de ar recomendada.

Esfregue os rebordos com água com sabão antes da montagem

Indicação da pressão de ar no flanco do pneu



O anel de controle do assento do pneu

⚠ Pneus Tubeless só podem ser montados em conjunto com aros UST / com rodas UST (Mavic e outros fabricantes).

MONTAGEM DE RODAS

A montagem da roda funciona na ordem inversa à desmontagem. Certifique-se de que a roda assenta exatamente nas ponteiras e circula centrada entre as barras do garfo ou entre as escoras. Assegure-se de que o aperto rápido assenta corretamente (veja o capítulo **„Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes“**) e volte a instalar imediatamente o travão, se necessário!

Ponteira

Assegure-se de que o aperto rápido assenta corretamente

⚠ Antes de continuar o seu percurso, verifique se o travão de disco se move sem atrito. Controle a base de fixação das rodas. Controle se o disco do travão, após a montagem, se encontra livre de gordura ou de outros lubrificantes. Teste os travões, sem falta!

⚠ Uma montagem incorreta pode provocar disfunções ou mesmo a avaria dos travões. Atue por isso, sem falta, de acordo com as as instruções do fabricante no guia acompanhante.

⚠ Se o tecido do pneu tiver sido danificado, através de perfuração por um objecto, é melhor trocá-lo, por razões de segurança.

A CAIXA DE DIREÇÃO

O garfo, o avanço, o guiador e a roda dianteira estão, através da caixa de direção, montados de forma rotativa no quadro. Para que a sua Canyon se estabilize e possa andar direita, esta área de direção tem que se poder virar facilmente. As pancadas com impacto, resultantes de caminhos com altos e baixos, exigem muito da caixa de direção. Por isso, é possível que as fixações relaxem e se desloquem.

CONTROLAR E REAJUSTAR

- Controle a folga, colocando os dedos à volta do casquilho superior da caixa de direção.
- Carregue no selim com o tronco, acione com a outra mão o travão dianteiro e empurre a sua Canyon com força, para a frente e para trás.
- Quando a caixa tem folga, o casquilho superior desloca-se nitidamente em relação ao inferior.
- Uma outra possibilidade consiste em levantar um pouco a roda dianteira do chão e deixá-la cair. Quando a caixa tem folga, ouve-se um bater nesta região
- Para examinar a facilidade de viragem da caixa, tem que levantar o quadro com uma mão, até a roda dianteira não ter mais contacto com o chão. Movimente o guiador da esquerda para a direita A roda dianteira tem que se poder ondear facilmente, e sem encaixar, da ponta-direita à ponta-esquerda. Se o guiador for tocado ao de leve, a roda tem que, a partir da sua posição central, rodar sozinha.

Controle a folga na caixa de direção, colocando os dedos à volta da calota e empurre a sua Canyon para a frente e para trás, com o travão acionado

Examine a facilidade de viragem da caixa, levantando a roda dianteira e verificando se se deixa virar com facilidade

O ajuste da caixa de direção exige uma certa experiência. Este serviço deve, por isso, ser feito por um especialista. Se quiser tentar sozinho, leia, por favor, antes do ajuste, o guia de instruções do fabricante da caixa de direção, com muita atenção!

A condução com folga na caixa de direção aumenta extremamente a tensão exercida sobre o garfo e a caixa. Uma caixa danificada ou um garfo quebrado podem ter graves consequências!

Verifique se o avanço está bem assente, após ter ajustado a caixa, prendendo a roda dianteira entre as pernas e tentando torcer o guiador. Senão, a folga na caixa de direção pode provocar uma queda.

CAIXA DE DIREÇÃO AHEADSET®

Este sistema é caracterizado por ter um avanço que não está introduzido nos tubos do garfo, mas sim fixado exteriormente, à volta dos tubos do garfo, aqui sem rosca. O avanço é uma parte integrante e essencial da cabeça da caixa de direção. O seu aperto fixa o ajuste da caixa.

- Solte os parafusos de aperto do avanço, que se encontram nos lados ou atrás.
- Reaperte, um pouco, o parafuso de ajuste introduzido por cima, cuidadosamente, com uma chave allen.
- Ajuste novamente o avanço, para que o guiador esteja direito ao avançar em linha reta.
- Reaperte os parafusos laterais de aperto do avanço com a chave dinamométrica. Utilize para tal uma chave dinamométrica e não exceda os valores de torque máximos! Estes podem ler-se no capítulo **„Valores de torque recomendados“**, nas próprias peças e/ou nos guias de instruções dos fabricantes de componentes.
- Execute o teste de controle da folga, descrito ao lado. Também aqui, a caixa não deve ser apertada com demasiada firmeza.

Para controlar, coloque-se em frente à sua Canyon e prenda a roda dianteira com os joelhos. Agarre no guiador e tente rodá-lo contra a roda dianteira. Reaperte, um pouco, o(s) parafuso(s) de aperto do avanço, se o guiador se mover.

Controle o assento anti-rotante do avanço, após ter ajustado a caixa! Um avanço solto pode provocar uma queda grave!

Ajuste a folga dos rolamentos com o parafuso de ajuste, introduzido-o por cima, após ter soltado os parafusos laterais de aperto

Reaperte os parafusos laterais de aperto do avanço com a chave dinamométrica

Tente rodar o guiador contra a roda dianteira

Não aperte el parafuso de ajuste com força. Com ele, ajuste a folga!

Note que, o avanço pode amachucar os tubos do garfo, se apertar demasiado os parafusos.

SUSPENSÃO

GLOSSÁRIO – SUSPENSÃO

CTD – Climb, Trail, Descend
Os elementos de suspensão da Fox apresentam três posições de condução, nas quais as características de amortecimento e principalmente o comportamento de reação estão ajustados previamente. Utilize, por isso, Climb exclusivamente em subidas e Descend de preferência em descidas.

Amortecimento de compressão – „compression damping“
Na maioria das vezes botão/roda de ajuste azul.
Retarda ou trava a velocidade da compressão da suspensão. Evita que o garfo da suspensão bata no fundo em impactos muito rápidos. Em elementos de suspensão de qualidade especialmente elevada divididos em High Speed (para impactos duros = processos de compressão rápidos) e amortecimento de compressão Low Speed (para processos de compressão lentos, p. ex. balançar na condução em pé).

Perna da suspensão (em linguagem vulgar amortecedor ou amortecedores)
A perna da suspensão é o elemento, que une tanto a mola, como o amortecimento na parte traseira de uma bicicleta com suspensão total (full suspension).

Garfo da suspensão
Garfo da bicicleta que faz a suspensão e amortece impactos por meio de componentes móveis. Garfos de suspensão telescópicos são os mais frequentes. Como pernas do garfo designam-se os tubos mais finos que estão comprimidos ou aparafusados de forma fixa à coroa de um garfo telescópico. Como bainhas são designados os tubos tipicamente inferiores, que imergem nas pernas do garfo.
Ao contrário disto existem garfos upside-down.

Constante da mola
A força que é necessária para comprimir a mola um determinado percurso de amortecimento – medido em newton por milímetro (N/mm) ou libra/polegada (lbs/in). Uma maior constante, significa mais força por percurso. Nos elementos de suspensão pneumáticos, isto corresponde a uma maior pressão.

Os elementos de suspensão da Fox apresentam três posições de condução diferentes

O amortecimento de compressão retarda a compressão

A parte traseira com suspensão

O garfo da suspensão

Tensão prévia da mola
Nos sistemas de suspensão a ar muito conhecidos, a pressão do ar no garfo determina a constante e a tensão prévia da mola. Siga as recomendações do fabricante.

Molas de aço podem, dentro de um determinado limite, ser carregadas previamente. Então, a suspensão só responde após uma carga maior. A constante da mola não é , no entanto, alterada por isso. Para ciclistas com mais peso, não é possível compensar a baixa constante da mola, aumentando a tensão prévia.

Ajuste do percurso de amortecimento – „travel adjust“
Na maioria das vezes o percurso de amortecimento do garfo da suspensão é reduzido por meio de um botão rotativo. Em alguns garfos, a redução só fica ativa depois de um processo de compressão da suspensão profundo. Em partes traseiras com suspensão („full suspension“) segmentos, que incorporam a perna da suspensão são desaparafusados ou os parafusos são soltos e ajustados.

Lockout
Na maioria das vezes uma manete no elemento de suspensão ou junto ao guiador.
Dispositivo que bloqueia o garfo ou a perna do garfo, para que o elemento de suspensão não baloice sobre asfalto ou pisos escorregadios. Não pode ser utilizado no terreno.

Percurso de amortecimento negativo – „sag“
É o percurso de amortecimento, resultante da compressão do garfo ou da parte traseira, sempre que o condutor, parado, se senta na sua posição normal. É normalmente indicado num valor de percentagem do percurso de amortecimento total. Tem de ser ajustado individualmente.

Amortecedor de plataforma
Aumenta o amortecimento de compressão (Low Speed) e reduz o baloiçar. Ao contrário do Lockout, a suspensão não bloqueia completamente.

Recuperação do amortecimento – „rebound damping“
Na maioria das vezes botão/roda de ajuste vermelho/a. Retarda ou trava a velocidade de retorno da suspensão. Evita o balanceio da bicicleta.

Lockout no guiador

Percurso de amortecimento negativo – „sag“ no garfo da suspensão

Percurso de amortecimento negativo – „sag“ na suspensão da parte traseira

A recuperação do amortecimento retarda a descompressão

O GARFO DA SUSPENSÃO

A tendência na construção de bicicletas para mais conforto de condução e handling seguro é incontestável. Por isso, as bicicletas de montanha Canyon estão equipadas com garfos de suspensão. A sua Canyon pode ser controlada melhor no terreno ou em troços de estrada em mau estado, os esforços causados por impactos sobre a bicicleta e o condutor são claramente reduzidos. Apesar de existirem diferentes tipos de construção no mercado, a maioria dos garfos de suspensão pertence ao grupo dos chamados garfos telescópicos, cuja forma de ação se assemelha à dos elementos de suspensão, usados frequentemente nas motos.

Os garfos de suspensão diferenciam-se no modo de fabrico dos elementos de suspensão e no tipo de amortecimento. Os materiais da suspensão são compostos por molas de aço ou ar numa câmara fechada ou uma combinação dos dois. Normalmente o amortecimento é feito a óleo.

Normalmente o amortecimento é feito a óleo, que se encontra em câmaras especiais. Em alguns casos específicos também são utilizados amortecedores de fricção e pneumáticos.

Se conduzir durante muito tempo em pé com grande esforço em subidas, é aconselhável bloquear o amortecimento (Lockout). Nas descidas com piso em mau estado é favorável que o amortecimento de compressão esteja quase totalmente aberto.

MODO DE FUNCIONAMENTO

Se a roda dianteira sofrer um impacto, a parte inferior do garfo, a chamada bainha, é comprimida para cima. Esta desliza sobre as pernas do garfo finas, que estão aparafusadas, comprimidas ou coladas à coroa do garfo. O garfo contrai-se, uma mola no interior é comprimida.

A mola providencia que o garfo se descontraia novamente e volte à posição original. Uma mola ideal descontrair-se-ia imediatamente. Para que o processo de descompressão decorra de forma controlada e o garfo não levante repentinamente, é montado um amortecedor de oscilações no garfo. Os garfos telescópicos diferenciam-se através do modelo dos elementos de suspensão e do tipo de amortecimento.

O garfo da suspensão

Lockout no guiador

Todas as nossas bicicletas de montanha Canyon estão concebidas apenas para a utilização com o garfo da suspensão montado de série ou um garfo semelhante. A utilização de garfos de coroa dupla ou garfos de comprimentos de montagem diferentes não é autorizada, justifica uma perda da garantia e pode provocar danos graves ou fratura da sua Canyon. **Perigo de acidente!**

Quase todos os fabricantes de garfos fornecem com os seus garfos instruções bem concebidas. Por favor, leia estas cuidadosamente antes de fazer alterações no ajuste do garfo ou trabalhos de manutenção.

Tenha atenção também ao glossário - suspensão no início deste capítulo.

Como material de suspensão são usados molas de aço ou titânio ou ar em câmaras fechadas ou combinações destes.

AJUSTE DA CONSTANTE DA MOLA

Para que o garfo da suspensão funcione de forma ideal, tem de ser ajustado ao peso do ciclista, à posição sobre o selim e à finalidade de utilização.

Para observar é no geral que já ao montar a bicicleta, o garfo da suspensão tem de se comprimir levemente – isto é o chamado percurso de amortecimento negativo („sag“). Ao conduzir através de um buraco a mola faz a descompressão, o garfo da suspensão compensa a irregularidade. Se a pressão de ar ou a tensão prévia da mola for demasiado alta, este efeito é reduzido, visto que o garfo da suspensão já está completamente descomprimido. Assim se perde um aspeto de conforto e segurança essencial, se o pneu perder brevemente o contacto com o solo.

Ciclistas de Cross Country e de Maratona ajustam normalmente o percurso de amortecimento negativo mais curto do que ciclistas de Freeride ou Downhill, que se deslocam mais frequentemente em terrenos acidentados. Ao sentar-se, o garfo da suspensão deveria, em bicicletas de Cross Country e de Maratona comprimir-se entre 10 e 25 % do percurso de amortecimento máximo, em bicicletas All Mountain, Enduro e Freeride entre 20 e 40 %.

Para medição, pode aproveitar o anel de borracha, que se encontra frequentemente no tubo mais fino imergente do garfo da suspensão. Se não houver nenhum anel de borracha, ate um agrupador de cabos à volta de uma perna do garfo. Aperte de tal maneira que ainda seja possível deslocá-lo, mas não escorre por si.

Em garfos de mola pneumática, o ajuste da constante da mola é realizado por meio da pressão do ar no garfo. A pressão tem de ser ajustada com uma bomba de alta pressão especial com indicador de pressão antes da primeira utilização e posteriormente event. adaptada a alterações como peso do ciclista e/ou carga.
Muitos garfos de mola pneumática apresentam um autocolante com uma tabela, que proporciona um primeiro ponto de referência. Encha um garfo de mola pneumática com a pressão aconselhada para o seu peso.

Ate um agrupador de cabos à volta da perna do garfo

Por meio da deslocação do agrupador de cabos pode reconhecer o percurso de amortecimento utilizado

Ajuste da constante da mola com uma bomba de amortecedores

Bomba de ar para o garfo da suspensão e perna da suspensão

Realize este trabalho importante, passo a passo, e ligue, em caso de dúvidas, para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

Sente-se sobre a sua Canyon vestido com o seu equipamento usual (event. com mochila carregada) e tome a posição do costume. Apoie-se assim sobre um objeto fixo (vedação, parede, etc.), de forma a não cair. Peça a um ajudante que desloque o anel de borracha ou agrupador de cabos para baixo contra o pisador de pó na bainha.

Desmonte da sua bicicleta Canyon, sem o garfo comprimir mais. A distância, que resulta agora entre o anel de borracha/agrupador de cabos e o pisador, é o percurso de amortecimento negativo. Compare-o com o percurso total de amortecimento (informação do fabricante), para apurar, se a suspensão tem de ser ajustada mais dura ou mais macia.

Adapte a pressão num garfo de mola pneumática.

Anote os valores de ajuste adequados e controle estes no tempo subsequente regularmente. Cumpra sempre as recomendações do fabricante e não ultrapasse em caso algum a pressão máxima de ar do garfo da suspensão. Realize depois de cada alteração do ajustamento uma marcha de teste.

Na maioria dos garfos da suspensão com molas de aço, pode ser ajustada uma tensão prévia na mola dentro de limites restritos por meio de um botão rotativo em cima, na coroa do garfo. Se isto não for possível e o percurso de amortecimento negativo desejado não poder ser ajustado, as molas de aço têm de ser substituídas por exemplares mais duros ou mais macios. Ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

Na substituição, use apenas peças sobresselentes originais marcadas e adequadas.

Realize depois de cada alteração do ajustamento uma marcha de teste, se possível em diferentes tipos de terreno.

Tensão prévia garfo com mola de aço

Os garfos da suspensão estão construídos de forma a conseguirem ou terem de compensar os impactos. Se o garfo estiver rígido e bloqueado, os impactos chegam ao quadro sem serem atenuados, não estando a configuração do quadro preparada para impactos nestes sítios. É por esta razão que em garfos com mecanismo de Lockout só deve ativar essa função em pisos planos (ruas, caminhos do campo) e não em terreno irregular.

O garfo da suspensão tem de estar concebido ou ajustado de tal forma que só bata no fundo em casos extremos. Uma mola demasiado macia (com pouca pressão de ar) sente-se e, na maior parte dos casos, ouve-se nitidamente nos impactos duros. Estes surgem, quando o garfo se comprime completamente de repente. Se um garfo da suspensão bater no fundo muitas vezes, acabará por falhar juntamente com o quadro.

Siga as respetivas instruções no manual de instruções do fabricante do garfo no CD em anexo ou ligue, em caso de dúvidas, para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

Se tiver encontrado o seu ajustamento desejado, anote a pressão de ar ideal para posteriores controlos.

Controle depois a posição do anel de borracha/agrupador de cabos. A sua distância em relação ao pisador é o percurso máximo de amortecimento, que utilizou. Se o anel de borracha/agrupador de cabos estiver escorregado apenas alguns milímetros, o ajuste do garfo está demasiado duro. Reduza a pressão ou, em garfos de molas de aço, a tensão prévia da mola. Se não houver um melhoramento no caso de molas de aço, mande substituir as molas.

Se o anel de borracha/agrupador de cabos se tiver deslocado ao longo de todo o comprimento do tubo ou o garfo bater no fundo em trechos de estrada em mau estado várias vezes nitidamente audível, a suspensão está ajustada de forma demasiado macia. Em garfos pneumáticos a pressão tem de ser aumentada. Se tiver molas de aço, mande substituir as molas por um revendedor de bicicletas ou marque uma data na oficina da Canyon.

AJUSTE DO AMORTECIMENTO

O amortecimento é regulado por válvulas no interior. A circulação do óleo através das válvulas trava a velocidade, com a qual o garfo da suspensão faz a compressão ou a descompressão e evita um „baloiçar“ da suspensão depois de um obstáculo. Assim a reação pode ser otimizada para obstáculos.

Em garfos de suspensão com recuperação do amortecimento („rebound“) ajustável, a velocidade de descompressão (nível de recuperação) pode ser ajustada, com um botão de ajuste (na maioria das vezes vermelho), mais lenta ou mais rápida. Se existir um segundo botão (na maioria das vezes azul), pode ser ajustada a velocidade de compressão (nível de pressão) e/ou a função de Lockout ativada.

Inicie o processo de ajustamento com um amortecimento completamente aberto (nível de recuperação e compressão para „-“). Agarre no guiador com ambas as mãos e puxe o travão da roda dianteira. Apoie-se agora com o seu peso total sobre o garfo da roda dianteira e deixe de exercer esta pressão logo novamente. O garfo irá fazer a descompressão com quase a mesma velocidade, com a qual fez a compressão.

Garfo da suspensão – ajuste da perna da suspensão

Ativar o Lockout

Possibilidades de ajustamento do amortecimento de compressão

Rode então um clique no botão de ajuste vermelho no sentido „+“. Carregue novamente no garfo, com o travão da roda dianteira comprimido, para baixo e solte a pressão novamente de repente. Irá reparar que o processo de descompressão decorre de forma um pouco mais lenta.

Repita este carregar e soltar com a recuperação de amortecimento cada vez mais fechada. Assim ganha sensibilidade para o funcionamento da recuperação do amortecimento.

O nível de recuperação é normalmente ajustado de tal forma que este faça a descompressão levemente travado, todavia, não demasiado lento. Uma descompressão retardada, que acaba em processo lento, é definitivamente um amortecimento demasiado alto.

Conduza depois sobre um obstáculo (p. ex. descer um lancil) e rode a recuperação do amortecimento em pequenos passos apenas o suficiente (no sentido „+“) para o garfo da suspensão, depois da compressão e descompressão, não baloiçar mais do que no máximo uma a duas vezes. Controle sempre um ajustamento alterado numa marcha de teste no terreno.

Em alguns casos, os garfos de suspensão possuem ainda um amortecimento de compressão („compression“). O amortecimento de compressão típico – ou em alguns garfos de suspensão o amortecimento de compressão High Speed – trava o processo de compressão, quando se conduz sobre um obstáculo com muita velocidade. Uma grande velocidade de compressão implicaria provavelmente, caso contrário, que o garfo batesse no fundo.

Um amortecimento mais fraco garante um bom comportamento de reação, mas provoca em certos casos que o garfo da suspensão realize, ao passar por cima de obstáculos demasiado depressa, uma compressão demasiado forte ou que baloice na condução em pé. Um amortecimento demasiado forte torna a suspensão dura, reduz assim o conforto da condução.

Se tiver ajustado o „sag“ corretamente, como foi descrito em cima e o garfo trabalhar devidamente numa marcha de teste normal, mas apesar disso depois o garfo bater no fundo em situações extremas, pode aumentar um pouco o amortecimento de compressão.

Recuperação do amortecimento ajustável

Carregue no garfo para baixo com o travão da roda dianteira comprimido

Se o garfo da suspensão tiver uma suspensão demasiado forte (nível de recuperação), é possível que, na presença de obstáculos seguidos rapidamente uns aos outros, eventualmente já não se faça a descompressão. **Perigo de queda!**

Se montar um pneu dianteiro novo, tenha atenção para que ele não roce na coroa do garfo, se o garfo fizer a compressão completa. Deixe sair, em caso de necessidade, o ar completamente do garfo da suspensão e carregue no guiador com força para baixo, para o verificar. A roda dianteira pode bloquear. **Perigo de queda!**

Trabalhe aqui também de clique a clique, porque um amortecimento de compressão demasiado apertado impede que o garfo da suspensão possa aproveitar completamente o seu percurso de amortecimento. O ajustamento do amortecimento de compressão pode ser um processo longo, que tem de ser realizado conscientemente e sempre em pequenos passos.

Comece também aqui pelo nível mais baixo, i. e. o botão/a roda de ajuste tem de ser rodado completamente no sentido „-“.

Controle sempre um ajustamento alterado numa marcha de teste no terreno.

Se não se sentir capaz de ajustar o amortecimento ou se ocorrerem problemas durante o ajustamento, siga as respetivas indicações no manual de instruções do fabricante do garfo da suspensão no CD em anexo ou ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

LOCKOUT

Se conduzir durante muito tempo em pé com um grande esforço em subidas („condução de pé“), é típico um garfo da suspensão baloiçar. É aconselhável bloquear o amortecimento, se o garfo da suspensão possuir para isto um mecanismo de Lockout. Na condução (em descidas) com piso irregular é estritamente necessário que o Lockout esteja aberto.

Muitas bicicletas Hardtail Canyon possuem uma manete de Lockout no guiador. Nos elementos de suspensão Fox, o „Climb mode“ corresponde a um Lockout.

MANUTENÇÃO

Garfos da suspensão são componentes complexos, que necessitam de manutenção e conservação regulares. Na maioria das vezes, os fabricantes de garfos da suspensão disponibilizam, por isso, centros de assistência técnica, nos quais pode mandar reparar o garfo e fazer o controlo periódico, consoante a utilização, p. ex. anualmente.

Mantenha as pernas do garfo sempre limpas

Não rode inadvertidamente os parafusos com ferramenta, esperando que se trate de um dispositivo de ajuste. Poderia soltar o mecanismo de fixação e provocar uma queda. Regra geral, os dispositivos de ajuste são comandados com os dedos e em todos os fabricantes estão assinalados com escalas ou com „+“ (para amortecimento mais forte/suspensão mais dura) e „-“. Ocasionalmente a lebre e a tartaruga simbolizam a velocidade.

Não conduza, se o garfo da suspensão bater no fundo. O garfo propriamente dito e o quadro podem sofrer danos. Ajuste a constante da mola sempre ao peso do ciclista e da bagagem, bem como às condições da condução.

Não acione a função de Lockout em terrenos irregulares, mas só em piso liso (estradas, caminhos de campo).

Siga as respetivas instruções no manual de instruções do fabricante do garfo no CD em anexo ou ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

É importante que dê, no entanto, uma atenção especial aos seguintes conselhos práticos básicos:

1. Verifique se as superfícies de deslizamento das pernas do garfo e os anéis raspadores estão limpos.

2. Limpe o garfo da suspensão, se estiver sujo, diretamente depois da utilização com bastante água e uma esponja macia.

3. Aplique um spray lubrificante ou uma camada muito fina de óleo hidráulico autorizado pelo fabricante sobre as pernas do garfo da suspensão, depois de ter lavado a sua bicicleta. Comprima o garfo várias vezes e limpe os resíduos da lubrificação antes da próxima utilização com um pano limpo.

4. Não utilize durante a limpeza nem um ejetor de vapor nem produtos de limpeza fortes! Siga as respetivas instruções no manual de instruções do fabricante do garfo no CD em anexo ou ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

5. Em garfos com suspensão pneumática tem de controlar regularmente a pressão, porque ela pode baixar com o tempo.

6. Em garfos com molas de aço, deve limpar regularmente as molas e lubrificar com gordura isenta de ácido e resina. Alguns fabricantes de garfos fornecem gordura especial para conservação. É estritamente necessário seguir as recomendações do fabricante. Isto é um trabalho para o centro de assistência técnica do garfo da suspensão. Ligue event. para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

Os elementos da suspensão têm uma estrutura complexa. Deixe o centro de assistência técnica do fabricante do garfo da suspensão realizar os trabalhos de manutenção e principalmente a desmontagem dos elementos da suspensão.

Depois da limpeza, aplique um pouco de lubrificante autorizado

Nas molas pneumáticas, verifique a pressão do ar regularmente

Garfos de suspensão estão constantemente sujeitos a água e sujidade projetados pela roda dianteira. Limpe-os, após cada utilização, com muita água e um pano.

Leve o seu garfo da suspensão pelo menos uma vez por ano ao centro de assistência técnica do fabricante do garfo.

Encontrará, também, conselhos práticos sobre ajustamento e manutenção na Internet em
www.centurion.de
www.manitoumtb.com
www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.foxracingshox.com
www.toxoholics.de
www.srsuntour-cycling.com

SUSPENSÃO TOTAL

Bicicletas de suspensão total possuem, para além de um garfo da suspensão, ainda uma parte traseira móvel, que é suspensa e amortecida por meio de uma perna da suspensão. Assim, a sua bicicleta é mais fácil de controlar no terreno ou em trechos de estrada em mau estado, porque os pneus mantêm mais contacto com o piso. Os esforços (de impacto) exercidos sobre a bicicleta e o ciclista são claramente reduzidos.

As pernas da suspensão diferenciam-se no modo de fabrico dos elementos de suspensão e do tipo de amortecimento. Normalmente, a perna da suspensão trabalha com um elemento de mola pneumática ou – mais raramente – com molas de aço. Geralmente o amortecimento é a óleo. Consoante o sistema estão montados um ou mais eixos de rolamento.

CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DA POSIÇÃO DO ASSENTO

Consoante o ajuste da suspensão da parte traseira, o selim pode inclinar-se para trás, ao sentar-se nele, o que tem de ter em conta quando ajustar a inclinação do selim. Caso hajam problemas com o selim, deve, em comparação com a posição normal, inclinar levemente a ponta do selim para baixo.

Nas modalidades de Dirt, Freeride e Downhill, conduz-se frequentemente com o selim bastante para baixo e inclinado para trás.

AJUSTE DA CONSTANTE DA MOLA

Para que a parte traseira funcione de forma ideal, a perna da suspensão tem de estar ajustada ao peso do ciclista, à posição do selim e à finalidade de utilização.

Realize este trabalho importante, passo a passo, e ligue, em caso de dúvidas, para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

A parte traseira com suspensão

Perna da suspensão com elemento de mola pneumática

Perna da suspensão com elemento de mola de aço

Os fabricantes das pernas da suspensão têm, em regra geral, instruções. Por favor, leia estas cuidadosamente antes de fazer alterações no ajuste da perna da suspensão ou trabalhos de manutenção. Encontrará as instruções do fabricante do garfo no CD em anexo ou ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

Tenha atenção também ao glossário - suspensão no início deste capítulo.

Para observar é no geral que já ao montar a sua bicicleta, a parte traseira tem de se comprimir levemente – isto é o chamado percurso de amortecimento negativo („sag“). Ao conduzir através de um buraco a mola faz a descompressão, a parte traseira compensa a irregularidade. Se a pressão de ar ou a tensão prévia da mola for demasiado alta, este efeito é reduzido, visto que a parte traseira já está completamente descomprimida. Assim se perde um aspeto de conforto e segurança essencial, se o pneu perder brevemente o contacto com o solo.

Ciclistas de Cross Country e de Maratona ajustam normalmente o percurso de amortecimento negativo mais curto do que ciclistas de Freeride ou Downhill, que se deslocam mais frequentemente em terrenos acidentados. Ao sentar-se, a parte traseira deveria, em bicicletas de Cross Country e de Maratona comprimir-se entre 10 e 25 % do percurso de amortecimento máximo, em bicicletas All Mountain, Enduro e Freeride entre 20 e 40 %.

Para medição, pode aproveitar o anel de borracha, que se encontra frequentemente no tubo mais fino imergente da perna da suspensão. Se não houver nenhum anel de borracha, ate um agrupador de cabos à volta do tubo mais fino. Aperte de tal maneira que ainda seja possível deslocá-lo, mas não escorre por si.

Em pernas da suspensão a ar, o ajuste da constante da mola é realizado por meio da pressão do ar na perna da suspensão. A pressão tem de ser ajustada com uma bomba de alta pressão especial com indicador de pressão antes da primeira utilização e posteriormente event. adaptada a alterações como peso do ciclista e/ou carga. Muitos pernas da suspensão pneumáticas apresentam um autocolante com uma tabela, que proporciona um primeiro ponto de referência. Encha uma perna da suspensão pneumática com a pressão aconselhada para o seu peso.

Sente-se sobre a sua bicicleta vestido com o seu equipamento usual (event. com mochila carregada) e tome a posição do costume. Apoie-se assim sobre um objeto fixo (vedação, parede, etc.), de forma a não cair. Peça a um ajudante que desloque o anel de borracha ou agrupador de cabos para baixo contra o pisador de pó na bainha.

Desmonte da sua bicicleta, sem a parte traseira se comprimir mais. A distância, que resulta agora entre o anel de borracha/agrupador de cabos e o pisador, é o percurso de amortecimento negativo.

A junta circular no amortecedor mesmo em cima

A junta circular deslocada sobre o amortecedor indica o percurso de amortecimento utilizado

Bicicletas de suspensão total possuem uma liberdade de movimento no solo nitidamente maior do que bicicletas sem suspensão. Se o selim estiver ajustado na altura correta, não chega normalmente com os pés ao chão. Inicialmente, coloque o selim numa posição mais baixa e treine o sentar-se e levantar-se do selim.

Se o quadro tiver uma suspensão total, a parte traseira esta construída de tal forma que ela consegue ou tem de compensar pancadas. Se a perna da suspensão estiver rígida e bloqueada, as pancadas chegam ao quadro sem serem atenuadas, não estando a configuração do quadro preparada para pancadas nestes sítios. É por esta razão que em pernas da suspensão com mecanismo de Lockout só deve ativar essa função em pisos planos (ruas, caminhos do campo) e não sobre terrenos irregulares.

Compare-o com o percurso de amortecimento total (indicação do fabricante) da perna da suspensão, não da parte traseira, ou meça como ponto de referência a parte reta e lisa que se comprime, para apurar, se a suspensão tem de ser ajustada mais dura ou mais macia.

Adapte a pressão numa perna da suspensão pneumática.

Anote os valores de ajuste adequados e controle estes no tempo subsequente regularmente. Cumpra sempre as recomendações do fabricante e não ultrapasse em caso algum a pressão máxima de ar da perna da suspensão. Realize depois de cada alteração do ajustamento uma marcha de teste.

Na maioria das pernas da suspensão com molas de aço, pode ser ajustada uma tensão prévia na mola dentro de limites restritos por meio de um anel de ajuste. Se isto não for possível e o percurso de amortecimento negativo desejado não poder ser ajustado, as molas de aço têm de ser substituídas por um exemplar mais duro ou mais macio. Ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

Na substituição, use apenas peças sobresselentes originais marcadas e adequadas.

Mantenha sempre a válvula tapada com a capa durante o funcionamento. Realize depois de cada alteração do ajustamento uma marcha de teste, se possível em terrenos com diferentes condições. Controle depois a posição do anel de borracha/agrupador de cabos. A sua distância em relação ao pisador é a elevação máxima da perna da suspensão, que utilizou.

Se o anel de borracha/agrupador de cabos estiver escorregado apenas alguns milímetros, o ajuste da perna da suspensão está demasiado duro. Reduza a pressão ou, em pernas da suspensão com molas de aço, a tensão prévia da mola. Se não houver um melhoramento no caso de molas de aço, mande substituir as molas.

Se o anel de borracha/agrupador de cabos se tiver deslocado ao longo de todo o comprimento do tubo ou a perna da suspensão bater no fundo no terreno ou em trechos de estrada em mau estado várias vezes nitidamente audível, a suspensão está ajustada de forma demasiado macia. Em pernas da suspensão pneumáticas a pressão tem de ser aumentada. Ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

Em amortecedores pneumáticos varia-se para adaptar a pressão de ar

Em molas de aço, rode o anel de ajustamento serrilhado para alterar a tensão da mola

A perna da suspensão tem de estar concebida ou ajustada de tal forma que só bata no fundo em casos extremos. Uma mola demasiado macia (com pouca pressão de ar) sente-se e, na maior parte dos casos, ouve-se nitidamente nos impactos duros. Estes surgem quando a perna da suspensão se comprime completamente de repente. Se uma perna da suspensão bater no fundo frequentemente, esta e o quadro podem falhar depois de algum tempo.

Siga as respetivas instruções no manual de instruções do fabricante da perna da suspensão no CD em anexo ou ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

AJUSTE DO MECANISMO DE DESLOCAÇÃO

Normalmente conduz com o percurso de amortecimento máximo, que a sua parte traseira full suspension possibilita. Isto oferece o máximo divertimento de condução e o melhor controlo sobre a sua bicicleta.

Algumas bicicletas oferecem a possibilidade de ajustar o mecanismo de deslocação, consoante o terreno.

AJUSTE DO AMORTECIMENTO

O amortecimento é regulado por válvulas no interior. A circulação do óleo através das válvulas trava a velocidade, com a qual a perna da suspensão faz a compressão ou a descompressão e evita um „baloiçar“ da suspensão depois de um obstáculo. Assim a reação pode ser otimizada para obstáculos.

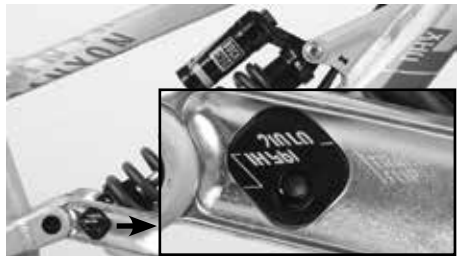
Em pernas de suspensão com recuperação do amortecimento („rebound“) ajustável, a velocidade de descompressão (nível de recuperação) pode ser ajustada, com um botão de ajuste (na maioria das vezes vermelho), mais lenta ou mais rápida.

Se existir um segundo botão (na maioria das vezes azul), pode ser ajustada a velocidade de compressão (nível de pressão) e/ou a função de Lockout ativada.

Inicie o processo de ajustamento com um amortecimento completamente aberto (nível de recuperação e compressão para „-“). Segure no selim com ambas as mãos. Apoie-se agora com o seu peso total sobre o selim e deixe de exercer esta pressão logo novamente. A perna da suspensão irá fazer a descompressão com quase a mesma velocidade, com a qual fez a compressão.

Rode então um clique no botão de ajuste vermelho no sentido „+“. Carregue novamente no selim para baixo e solte a pressão novamente de repente. Irá reparar que o processo de descompressão decorre de forma um pouco mais lenta.

Repita este carregar e soltar com a recuperação de amortecimento cada vez mais fechada. Assim ganha sensibilidade para o funcionamento da recuperação do amortecimento.



Ajustamento do mecanismo de deslocação

Recuperação do amortecimento na perna da suspensão

Carregue no selim para baixo

Não conduza em terrenos irregulares com um percurso de amortecimento reduzido, principalmente não em descidas!

Leia também de qualquer forma as instruções complementares, se tiver comprado p. ex. uma Strive.

Siga as respetivas instruções no manual de instruções do fabricante da perna da suspensão no CD em anexo ou ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

O nível de recuperação é normalmente ajustado de tal forma que este faça a descompressão levemente travado, todavia, não demasiado lento. Uma descompressão retardada, que acaba em processo lento, é definitivamente um amortecimento demasiado alto.

Conduza depois sobre um obstáculo (p. ex. descer um lancil) e rode a recuperação do amortecimento em pequenos passos apenas o suficiente (no sentido „+“) para a parte traseira, depois da compressão e descompressão, não baloiçar mais do que no máximo uma a duas vezes. Controle sempre um ajustamento alterado numa marcha de teste no terreno.

Em alguns casos, as pernas da suspensão também possuem um amortecimento de compressão („compression“). O amortecimento de compressão típico – ou em algumas pernas da suspensão o amortecimento de compressão High Speed – trava o processo de compressão, quando se conduz sobre um obstáculo com muita velocidade. Uma grande velocidade de compressão implicaria provavelmente, caso contrário, que a perna da suspensão bate-se no fundo.

Um amortecimento mais fraco garante um bom comportamento de reação, mas provoca em certos casos que a parte traseira realize, ao passar por cima de obstáculos demasiado depressa, uma compressão demasiado forte ou que baloice na condução em pé. Um amortecimento mais forte torna a suspensão dura, reduz assim o conforto da condução.

Se tiver ajustado o „sag“ corretamente, como foi descrito em cima e a perna da suspensão trabalhar devidamente numa marcha de teste normal, mas apesar disso depois a perna da suspensão bater no fundo em situações extremas, pode aumentar um pouco o amortecimento de compressão.

Trabalhe aqui também de clique a clique, porque um amortecimento de compressão demasiado apertado impede que a perna da suspensão possa aproveitar completamente o seu percurso de amortecimento.

O ajustamento do amortecimento de compressão pode ser um processo longo, que tem de ser realizado conscientemente e sempre em pequenos passos.

Comece também aqui pelo nível mais baixo, i. e. o botão/a roda de ajuste tem de ser rodado completamente no sentido „-“.

Amortecimento de compressão na perna da suspensão

Se a perna da suspensão tiver uma suspensão demasiado forte (nível de recuperação), é possível que a parte traseira, na presença de obstáculos seguidos rapidamente uns aos outros, eventualmente já não faça a descompressão. Perigo de queda!

Não rode inadvertidamente os parafusos com ferramenta, esperando que se trate de um dispositivo de ajuste. Poderia soltar o mecanismo de fixação e provocar uma queda. Regra geral, os dispositivos de ajuste são comandados com os dedos e em todos os fabricantes estão assinalados com escalas ou com „+“ (para amortecimento mais forte/suspensão mais dura) e „-“.

Se montar um pneu traseiro novo, tenha atenção para que ele não roce no quadro, se a parte traseira fizer a compressão completa. Deixe sair, em caso de necessidade, o ar completamente da perna da suspensão e carregue no selim com força para baixo, para a controlar. A roda traseira pode bloquear. Perigo de queda!

Não conduza, se a perna da suspensão bater no fundo. A perna da suspensão propriamente dita e o quadro podem sofrer danos. Ajuste a constante da mola sempre ao peso do ciclista e da bagagem, bem como às condições da condução.

Controle sempre um ajustamento alterado numa marcha de teste no terreno.

Se não se sentir capaz de ajustar o amortecimento ou se ocorrerem problemas durante o ajustamento, siga as respetivas indicações no manual de instruções do fabricante da perna da suspensão no CD em anexo ou ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

LOCKOUT

Se conduzir durante muito tempo em pé com um grande esforço em subidas („condução de pé"), é típico uma parte traseira baloiçar. É aconselhável bloquear o amortecimento, se a perna da suspensão possuir para isto um mecanismo de Lockout. Na condução (em descidas) com piso irregular é estritamente necessário que o Lockout esteja aberto.

Muitas bicicletas Canyon possuem uma manete de Lockout no guiador. Nos elementos de suspensão Fox, o „Climb mode" corresponde a um Lockout.

MANUTENÇÃO

Pernas da suspensão e partes traseiras são componentes complexos, que necessitam de cuidados e manutenção regulares. Na maioria das vezes, os fabricantes das pernas da suspensão disponibilizam, por isso, centros de assistência técnica, nos quais pode mandar reparar as pernas da suspensão e fazer o controlo periódico, consoante a utilização, p. ex. anualmente.

É importante que dê, no entanto, uma atenção especial aos seguintes conselhos práticos básicos:

1. Garanta superfícies de deslizamento limpas na biela do êmbolo.

2. Limpe a perna da suspensão e a parte traseira, especialmente nas zonas de rolamento, se estas estiverem sujas diretamente depois da deslocação com bastante água e uma esponja macia.

Limpeza da perna da suspensão com uma esponja e água

Depois da limpeza, aplique um pouco de lubrificante autorizado

⚠ Não acione a função de Lockout em terrenos irregulares, mas só em piso liso (estradas, caminhos de campo).

⚠ Os elementos da suspensão têm uma estrutura complexa. Deixe o centro de assistência técnica do fabricante da perna da suspensão realizar os trabalhos de manutenção e principalmente a desmontagem dos elementos da suspensão.

⚠ As pernas da suspensão estão constantemente sujeitas a água e sujidade projetados pela roda traseira. Limpe-os, após cada utilização, com muita água e um pano.

3. Aplique um pouco de spray lubrificante ou uma camada muito fina de óleo hidráulico, autorizado pelo fabricante, sobre a biela do êmbolo na perna da suspensão e as zonas de rolamento, depois de ter lavado a sua bicicleta. Comprima depois a parte traseira várias vezes e limpe os resíduos da lubrificação antes da próxima utilização com um pano limpo. Utilize o lubrificante recomendado pelo fabricante.

4. Não utilize durante a limpeza nem um ejetor de vapor nem produtos de limpeza fortes!

5. Em pernas da suspensão com molas de aço, deveria limpar regularmente as molas e as respetivas bielas do êmbolo que se encontram por baixo e lubrificar as últimas com um spray autorizado pelo fabricante. É estritamente necessário seguir as recomendações do fabricante.

6. Em pernas com suspensão pneumática tem de controlar regularmente a pressão, porque ela pode baixar com o tempo.

7. Controle regularmente a fixação segura de todos os aparafusamentos da parte traseira com uma chave allen, de acordo com as prescrições impressas na parte traseira. Controle também, se os pontos de rolamento da parte traseira lateral ou o alojamento da perna da suspensão apresentam folga vertical.

Levante a sua bicicleta, para controlo, pelo selim e tente deslocar a roda traseira lateralmente para cá e para lá. Peça eventualmente a um ajudante que segure o quadro à frente de forma fixa.

Para controlar a folga na perna da suspensão, coloque a roda traseira de forma suave no chão e levante-a, em seguida, levemente de novo. Preste atenção a ruídos de chocalhar. Elimine imediatamente event. folga existente ou ligue para a nossa linha direta de assistência técnica +351 922 127 885.

Nas molas pneumáticas, verifique a pressão do ar regularmente

Verifique regularmente a fixação segura de todos os aparafusamentos da parte traseira, de acordo com os binários de aperto prescritos

ⓘ Leve a sua perna da suspensão traseira pelo menos uma vez por ano ao centro de assistência técnica do fabricante da perna da suspensão.

ⓘ Encontrará, também, conselhos práticos sobre ajustamento e manutenção na Internet em
www.rockshox.de
www.sportimport.de
www.dtswiss.com
www.manitoumtb.com
www.centurion.de
www.foxracingshox.com
www.toxoholics.de

COMO TRANSPORTAR A SUA BICICLETA CANYON

TRANPORTE DE AUTOMÓVEL

Há várias possibilidades para transportar a sua Canyon de carro. A Canyon aconselha exclusivamente o transporte na mala do carro.

Nas malas dos carros as bicicletas ocupam muito espaço, mas estão mais bem protegidas de sujidade, roubo e danificações.

- Tenha cuidado para que os cabos, as luzes e ligações, e especialmente o desviador traseiro não sejam danificados. Proteja a sua Canyon com coberturas, ou coisas semelhantes. Se a sua Canyon estiver muito suja, deve pôr uma cobertura por baixo, para que o revestimento do carro não se suje.
- Prenda a sua bicicleta, de modo a que esta não escorregue.

Após ter desmontado uma roda com travão de disco, não deve mais acionar a manete de travão. As pastilhas poderiam ser, assim, comprimidas uma contra a outra, o que dificultaria, mais tarde, a montagem. Insira os fechos de segurança nas pinças dos travões. Depois acione a manete do travão e prenda-a com um elástico ou correia.

Se não puder transportar a bicicleta na mala do carro, quase todas as lojas de acessórios para automóveis e lojas de carros têm sistemas de suporte, para o transporte de bicicletas, para que estas não tenham que ser desmontadas, à venda. Geralmente, as bicicletas são colocadas no tejadilho sobre um carril de sustentação e presas, com uma mola, que agarra no tubo inferior.

Não transporte bicicletas com travões de disco, viradas "de cabeça para baixo". Poderia entrar ar no sistema, o que inutilizaria os travões. **Perigo de acidente!**

Transporte em automóvel

Prenda a sua Canyon com segurança no interior do carro. Carga solta pode, em caso de acidente, constituir uma ameaça adicional para os passageiros. Muitas vezes, para se transportar a bicicleta dentro do carro, tem que se desmontar a roda dianteira, ou até ambas as rodas. Sobre a desmontagem das rodas leia sem falta no capítulo **„As rodas"** o parágrafo **„Reparação de um pneu danificado"**!

Não utilize sistemas de suporte, nos quais a sua Canyon seja presa, invertida, ao suporte, ou seja com o guiador e o selim virados para baixo. Neste método de fixação, o guiador, o avanço, o selim e o espigão do selim estão sujeitos a grandes esforços durante a viagem. **Perigo de rotura!** Não utilize sistemas de suporte, nos quais a sua Canyon é presa ao garfo, sem a roda dianteira. Especialmente os garfos da suspensão correm o risco de rutura, neste tipo de fixação.

O transporte de bicicletas de montanha da Canyon, em suportes convencionais com pinças, não é permitido. Quadros com tubos volumosos correm o risco de serem amachucados pelas pinças! Especialmente quadros de carbono podem sofrer danos irreparáveis. Ao mesmo tempo, podem ocorrer danos não visíveis, que podem conduzir a acidentes graves.

Os suportes traseiros, cada vez mais em uso, têm a vantagem, relativamente aos suportes de tejadilho, de a bicicleta, para ser transportada, não ter que se elevar tanto. Tenha cuidado com o tipo de fixação utilizado, para que o garfo e o quadro não sofram danos. **Perigo de rotura!**

Certifique-se, na compra, de que as regras de segurança do seu país são cumpridas, como p.ex. o selo de segurança comprovada, ou outras semelhantes.

TRANPORTE DE AVIÃO

Se quiser viajar de avião com a sua Canyon, embale-a no BikeGuard ou no BikeShuttle.

Embale as rodas em sacos especiais para rodas, para que estas estejam protegidas na mala ou no cartão. Leve consigo as ferramentas necessárias à montagem, uma chave dinamométrica, bits, e este manual, a fim de poder, de acordo com as prescrições técnicas, pôr a bicicleta a funcionar, quando chegar ao destino.

Se para o envio a sua Canyon não for embalada, de acordo com as instruções de embalagem acompanhantes, não terá direito a receber indemnização da Canyon Bicycles GmbH, por danos de transporte que eventualmente possam surgir.

Tenha cuidado para que os dispositivos de iluminação e a matrícula do carro não fiquem tapados. Em certas situações, um segundo espelho retrovisor é obrigatório.

O BikeGuard da Canyon

A BikeShuttle da Canyon

Leia o guia de instruções do fabricante dos suportes e não ultrapasse a carga permitida e a velocidade máxima aconselhada, ou até obrigatoria.

Controle a fixação da bicicleta antes de cada percurso e também, com regularidade, durante o percurso. Se a bicicleta se soltar do suporte do tejadilho, os outros participantes do trânsito podem ser postos em perigo.

Considere a maior altura do seu carro. Meça a altura total do seu automóvel e coloque-a de forma visível perto do condutor ou sobre o volante.

INSTRUÇÕES GERAIS: CUIDADOS E INSPEÇÃO

A sua Canyon é um produto de qualidade. No entanto, tem que, tal como com outros veículos, cuidar da sua Canyon com regularidade e mandar fazer os trabalhos de manutenção periódicos por um especialista.

Bicicletas de fabrico leve necessitam, para além disso, regularmente de trocar peças importantes (ver o capítulo **„Serviço de assistência e intervalos de manutenção“**). Só assim é possível garantir um funcionamento duradouro e seguro de todos os componentes. Só assim é possível preservar o prazer e segurança na condução, durante muitos anos.

LAVAR E CUIDAR DA SUA CANYON

Suor seco, sujidade e sal resultante da condução durante o inverno ou do ar marítimo prejudicam a sua Canyon. A limpeza habitual e a proteção dos componentes da sua Canyon de corrosão, são trabalhos que devem fazer parte das suas tarefas obrigatórias.

Não limpe a sua Canyon com um ejetor de vapor. Este tipo de limpeza rápida é muito desvantajoso: Os jatos de água aguçados e ejetados sob alta pressão podem forçar as vedações e penetrar no interior dos rolamentos. O lubrificador dissolve, o atrito aumenta e o processo de corrosão começa. A longo prazo tal conduz à deterioração das superfícies de rodagem dos rolamentos e do andamento brando do rolamentos. Ejetores de vapor fazem, também muitas vezes, descolar autocolantes.

Lavagem da Canyon com pano e água

Controle todos os componentes de construção leve

Ocupe-se somente com trabalhos, para os quais tenha os conhecimentos técnicos e as ferramentas adequadas.

Não limpe a sua Canyon, a curta distância, com um jato de água muito forte, ou com um ejetor de vapor.

Proteja a parte superior da escora da corrente, e os sítios onde possa haver fricção de cabos, com película plástica, ou outro material. Assim evita marcas de arranhões e a raspagem da tinta.

A lavagem da bicicleta com um jato de água suave e/ou um balde de água, recorrendo à ajuda de uma esponja ou de um pincel grande, é um tratamento muito mais cuidadoso. A limpeza à mão tem um benefício colateral: Desta forma consegue identificar atempadamente partes onde o verniz rebentou, partes puídas ou defeituosas.

Quando a sua Canyon estiver seca outra vez, deve tratar o verniz e as superfícies metálicas com cera dura (exceção: discos do travão). Proteja também os raios, os cubos, os parafusos e as porcas, etc. com uma camada de cera. Peças de pequena superfície podem ser simplesmente vaporizadas com um pulverizador. Puxe o lustro, com um pano macio, nas partes que levaram cera, para que estas fiquem com um brilho bonito e impermeáveis à água.

Quando tiver concluído os trabalhos de limpeza, examine a corrente e, se necessário, lubrifique-a (leia no capítulo **„As mudanças de velocidades“** o parágrafo **„Manutenção da corrente“**).

Tratamento do verniz e das superfícies metálicas com cera dura

Lubrifique a corrente, após conclusão dos trabalhos de limpeza

Durante a limpeza, verifique se existem rachas, arranhaduras, arqueamento do material ou manchas. Em caso de dúvidas, contacte a nossa Service-Hotline +351 922 127 885. Mande substituir, imediatamente, peças danificadas e fazer melhoramentos em partes onde o verniz esteja defeituoso.

Antes de aplicar cera dura no quadro da sua Canyon, teste a cera dura numa área pouco visível.

Não deixe que material de limpeza, ou óleo da corrente, entre em contacto com os calços dos travões e o disco do travão! O travão poderia deixar de funcionar (veja o capítulo “O dispositivo de travagem”)! Não deixe que massa lubrificante, ou óleo, entre em contato com áreas de aperto de carbono, como, p.ex., guiador, avanço, espigão do selim e tubo do selim.

Limpe óleo ou gordura, difíceis de remover, de superfícies envernizadas e de carbono com um produto à base de petróleo. Evite produtos para remover gorduras à base de acetona, cloreto de metilo, etc. ou à base de dissolventes, não neutros, ou produtos químicos de limpeza. Estes podem corroer a superfície!

CONSERVAÇÃO E GUARDA DA SUA CANYON

Se cuidar com regularidade da sua Canyon durante a temporada, não necessita, antes de a guardar por pouco tempo, de tomar medidas especiais, a não ser tomar precauções contra roubos. Aconselha-se a que guarde a sua Canyon num sítio seco e bem arejado.

Caso a sua Canyon tenha um período de inatividade prolongado devido ao inverno, deve tomar algumas precauções:

- Durante o longo período de inatividade as câmaras-de-ar vão perdendo ar lentamente. A estrutura dos pneus da sua Canyon pode danificar-se, se esta ficar muito tempo sobre os pneus vazios. Pendure, por isso, as rodas ou toda a bicicleta e vá controlando, com regularidade, a pressão dos pneus.
- Limpe a sua Canyon e proteja-a de corrosão, tal como em cima descrito.
- Desmonte o selim e deixe que eventuais penetrações de humidade sequem. Pulverize um pouco de óleo vaporizado para dentro do tubo do selim. (Exceções: Quadros de carbono).
- Guarde a sua Canyon num sítio seco.
- Engate a corrente no prato menor à frente e no pinhão menor atrás. Assim, os cabos e as molas ficam o mais possível distendidos.

Pendure a sua Canyon, no caso de longos períodos de inatividade

Guardar a bicicleta com a corrente no pinhão menor e no prato menor

Controle regularmente a pressão de ar dos pneus

Não pendure bicicletas com aros de carbono pelos aros! **Perigo de rotura!**

MANUTENÇÃO E INSPEÇÃO

A primeira inspeção:
Os nossos técnicos desenvolveram um plano especial de manutenção. Durante os primeiros quilómetros, é possível que as rodas demonstrem um determinada tendência para assentar, ou os cabos dos manípulos e manetes estiquem, de tal modo que as mudanças não possam funcionar corretamente. Também podem surgir, dependendo do uso da bicicleta, os primeiros sinais de desgaste. Neste caso um dos nossos empregados do serviço de assistência entrará em contacto consigo.

Inspeção regular anual:
Após uma temporada exigente, aconselhamo-lo a mandar fazer uma revisão completa à sua bicicleta.

Quem sabe fazer melhor este trabalho, do que os próprios que a construíram? A inspeção anual é feita pelos nossos empregados, de acordo com o plano de manutenção desenvolvido para o seu tipo de bicicleta.

Controle de segurança da Canyon:
Se fizer com a sua bicicleta muito menos de 1000 km por ano, o trabalho com a manutenção também é menor. Para este caso, o controle de segurança da Canyon é o ideal. Os nossos especialistas desenvolveram, com tal objetivo, um plano extraordinário, adaptado às necessidades e que não é tão abrangente como a inspeção anual, mas, de qualquer modo, inclui todos os pontos relevantes de segurança. Aconselha-se a que faça este controle no início de cada nova temporada de ciclismo, ou antes de fazer ciclo-turismo, para que possa começar descansado.

Para diminuir o tempo de espera da revisão, é favor fazer connosco uma marcação.

Se tiver que embalar a sua Canyon, para a enviar para a nossa oficina especializada, embale-a exatamente como está descrito no guia de instruções de embalagem **„É assim que embala a sua bicicleta de montanha“**, que acompanha o seu BikeGuard.

Especialmente componentes de fabrico leve podem ter um tempo útil de vida curto. Faça, por esta razão, e para sua própria segurança, uma revisão periódica dos componentes alistados no capítulo **„Serviço de assistência e intervalos de manutenção“** e substitua-os, se necessário.

De modo a poder ter sempre prazer em pedalar com a sua Canyon, esta necessita regularmente de manutenção. Os períodos de tempo alistados no capítulo **„Serviço de assistência e intervalos de manutenção“** funcionam como pontos de referência para ciclistas que andam entre 750 e 1500 km por ano. Se você percorrer regularmente terrenos ou estradas em mau estado, os intervalos de inspecção são reduzidos de acordo com o grau de esforço, ao qual a bicicleta é sujeita. Estas regra são válidas também para percursos em tempo de chuva e, no geral, para climas húmidos.

Na substituição de componentes, use exclusivamente peças sobresselentes de origem.

No nosso website www.canyon.com encontra disponíveis várias indicações sobre serviço de assistência, que lhe dão apoio em pequenas reparações e trabalhos de manutenção. Para sua própria segurança, não se aventure demais neste tipo de trabalhos. Se não tiver a certeza absoluta ou se tiver alguma questão, contacte a nossa Service-Hotline +351 922 127 885!

SERVIÇO DE ASSISTÊNCIA E INTERVALOS DE MANUTENÇÃO

Após os primeiros quilómetros de circulação, a bicicleta tem que ser revista por um mecânico qualificado dentro de períodos de tempo regulares. Os períodos de tempo alistados na tabela abaixo funcionam como pontos de referência para ciclistas que andam entre 750 e 1500 km (cerca de 50 a 100 horas de uso) por ano. Se você percorrer regularmente terrenos ou estradas em mau estado, os intervalos de inspecção são reduzidos de acordo com o grau de esforço, ao qual a bicicleta é sujeita.

Componente	Atividade	Antes de cada utilização	Mensal-mente	Anual-mente	Outros Intervalos
Iluminação	Controlar	•			
Pneus	Controlar a pressão	•			
Pneus	Controlar altura de perfil e paredes laterais		•		
Travões (a disco)	Medir a espessura das pastilhas		•		
Cabos de travão/ tubos	Inspeção visual		x		
Amortecedor	Service			x	
Garfo de suspensão	Controlar parafusos		x		
Garfo de suspensão	Mudar óleo, service			x	
Garfo (alumínio e carbono)	Controlar				x todos os 2 anos
	Substituir				x Após queda ou passados 3 anos
Movimento pedaleiro	Controlar a folga dos rolamentos		x		
Movimento pedaleiro	Lubrificar			x	
Corrente	Controlar, ou respetivamente lubrificar	•			
Corrente	Controlar, ou respetivamente substituir				x a partir de 750 km
Pedaleiro	Controlar, ou respetivamente reapertar			x	

Os controles assinaladas com um „•“ podem ser feitos por si, se tiver habilidade técnica, alguma experiência e as ferramentas, adequadas, como, p.ex, uma chave dinamométrica. Se durante a inspeção descobrir deficiências, tome imediatamente as medidas adequadas. Na resposta às suas questões ou dúvidas, ajuda-o a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

Os trabalhos assinalados por um „x“ devem ser feitos por um especialista com experiência a nível técnico, no que respeita às bicicletas modernas (p.ex. um mecânico de bicicletas de uma oficina especializada). É com agrado que nos pode contactar através da nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

Componente	Atividade	Antes de cada utilização	Mensal-mente	Anual-mente	Outros Intervalos
Verniz	Tratamento				• todos os 6 meses
Rodas/ raios	Verificar a concentricidade e tensão		•		
Rodas/ raios	Centrar, ou respetivamente reapertar				x sempre que necessário
Guiador e avanço, carbono e alumínio	Controlar				x todos os 2 anos
	Substituir				x Após queda ou passados 3 anos
Caixa de direção	Controlar a folga dos rolamentos		•		
Caixa de direção	Lubrificar			x	
Superfícies metálicas	Tratamento (Exceção: discos do travão)				• todos os 6 meses
Cubos	Controlar a folga dos rolamentos		•		
Cubos	Lubrificar de novo			x	
Pedais	Controlar a folga dos rolamentos		x		
Pedais	Limpar mecanismo de encaixe		•		
Desviador traseiro/ Desviador dianteiro	Limpar, lubrificar		•		
Aperto rápido	Controlar o assento	•			
Parafusos e porcas	Controlar, ou respetivamente reapertar		x		
Válvulas	Controlar o assento	•			
Avanço/ Espigão do selim	Desmontar e lubrificar de novo, em carbono, respetivamente,nova pasta para montagem (**Cuidado:** Nenhuma gordura sobre carbono)			x	
Cabos: Mudanças/ Travões	Desmontar e lubrificar			x	

Os controles assinaladas com um „•“ podem ser feitos por si, se tiver habilidade técnica, alguma experiência e as ferramentas, adequadas, como, p.ex, uma chave dinamométrica. Se durante a inspeção descobrir deficiências, tome imediatamente as medidas adequadas. Na resposta às suas questões ou dúvidas, ajuda-o a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

Os trabalhos assinalados por um „x“ devem ser feitos por um especialista com experiência a nível técnico, no que respeita às bicicletas modernas (p.ex. um mecânico de bicicletas de uma oficina especializada). É com agrado que nos pode contactar através da nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

VALORES DE TORQUE RECOMENDADOS

Componente	Aparafusamento	Shimano*	SRAM **
Desviador traseiro	Parafuso do fixação	8-10 Nm	8-10 Nm
	Parafusos de aperto para cabos	5-7 Nm	4-5 Nm
	Parafuso de roldanas	3-4 Nm	
Desviador dianteiro	Parafuso de fixação	5-7 Nm	5-7 Nm
	Parafusos de aperto para cabos	5-7 Nm	5 Nm
Manípulo de mudança	Parafuso de fixação do conjunrto dos manípulos de mudança	5 Nm	2,5-4 Nm
	Tampa	0,3-0,5 Nm	
	Parafuso de fixação para abraçadeira (de sextavado interior)	5 Nm	
	Base de batente no quadro	1,5-2 Nm	
Cubo	Alavanca do aperto rápido	5 -7,5 Nm	
	Contra-porca do ajuste de rolamento dos cubos de aperto rápido	10 -25 Nm	
Cubo de roda livre	Anilha de segurança da cassete	30-50 Nm	40 Nm
Conjunto pedaleiro	Parafuso de pedaleiro (quadra sem gordura)	35-50 Nm	
	Parafuso de pedaleiro (Shimano Octalink)	35-50 Nm	
	Parafuso de pedaleiro (Shimano Hollowtech II)	12-15 Nm	
	Parafuso de pedaleiro com sistema Isis		31-34 Nm
	Parafuso de pedaleiro com sistema Giga Pipe		48-54 Nm
	Parafuso de prato de corrente	8-11 Nm	12-14 Nm (aço) 8-9 Nm (alumínio)
Cartridge impermiável	Caixa Shimano Hollowtech II SRAM Gigapipe	35-50 Nm	34-41 Nm
Eixo pedaleiro	Octalink	50-70 Nm	
Pedais	Eixo do pedal	35 Nm	31-34 Nm
Sapato	Parafusos das presilhas	5 -6 Nm	
	Grampo	4 Nm	
Espigão do selim	Parafuso de fixação do aperto do selim na cabeça do espigão	20 -29 Nm ***	

* www.shimano.com

** www.sram.com

*** Estes valores são valores de referência dos fabricantes de componentes acima referidos.
Tenha também em consideração os valores nos guias de instruções dos fabricantes de componentes acompanhantes.

Em alguns componentes encontram-se os valores de torque inscritos no próprio componente. Siga os valores recomendados nos autocolantes ou em inscrições.

A chave dinamométrica da Canyon

Montagem do guiador com a chave dinamométrica da Canyon

Quadros da Canyon:

Parafuso para suporte de garrafas	5 Nm
Dropout do desviador traseiro	1,5 Nm

Aperto de espigão de selim da Canyon: 3-5 Nm

Se a sua bicicleta de montanha tiver um aperto rápido de fixação, leia o capítulo **„Como lidar com apertos rápidos e eixos passantes“**.

Os valores de torque, abaixo, são válidos, caso os fabricantes de avanços e espigões de selim não tenham inscrito outros valores nas peças ou nas instruções de montagem.

Avanço:

Parafusos M5	4,5-5,5 Nm
Parafusos M6	8-9,6 Nm
Parafuso de ajuste (na tampa) em avanços Ahead	0,5-2 Nm

Espigão do selim:

Aperto do selim na cabeça do espigão

▸ Espigão com um parafuso	20-24 Nm
▸ Espigão com dois parafusos em fila	6-9 Nm
▸ Espigão com dois parafusos perpendiculares à direção da condução	12-14 Nm
▸ Espigão de selim Monorail	8 Nm

O aperto dos tubos de garfo de carbono, reconhecíveis na sua cor escura, deve ser apertado com o máximo de 6 Nm.

Valores de torque recomendados

Para garantir a segurança da performance da sua Canyon, os aparafusamentos das peças têm que ser apertados e controlados com regularidade. Uma chave dinamométrica é a ferramenta ideal para tal, já que bloqueia assim que o valor de torque correto é atingido. Vá-se aproximando sempre lentamente dos valores de torque máximos e comprove o assento seguro do componente, tal como o descrito nos capítulos correspondentes. Em componentes para os quais não são dadas as margens dos valores de torque, vá apertando os parafusos passo a passo e comprovando sempre alternativamente, se o componente está bem fixado, tal como o descrito nos capítulos correspondentes. Nunca exceder o valor de torque máximo permitido.

Em alguns componentes encontram-se os valores de torque inscritos no próprio componente. Siga os valores recomendados nos autocolantes ou em inscrições.

Examine, se necessário, também o manual de instruções dos fabricantes de componentes, acompanhante, ou visite a nossa website www.canyon.com

TRAVÕES DE DISCO

	Shimano	Magura	Avid	Formula
Parafuso da pinça de travão no quadro/garfo	6-8 Nm	6 Nm	5-7 Nm (roda traseira) 9-10 Nm (roda dianteira)	9 Nm
Parafuso da abraçadeira da manete de travão	6 -8 Nm	4 Nm		
Aperto de um só parafuso			4-5 Nm (Juicy 5)	
Apertos de dois parafusos			2,8-3,4 Nm (Juicy 7/carbono)	2,5 Nm
Parafusos de ligação do tubo na manete e tubo normal na pinça de travão	5-7 Nm	4 Nm	5 Nm Aperto de alumínio 7,8 Nm Aperto de aço	5 Nm
Parafusos de conexão dos tubos da pinça de travão (tubo Disc tube)	5 -7 Nm	6 Nm		
Parafuso de tampa	0,3-0,5 Nm	0,6 Nm		
Parafuso de sangramento	4-6 Nm	2,5 Nm		
Parafusos do rotor de disco no cubo	4 Nm	4 Nm	6,2 Nm	5,75 Nm
Anel de conexão na manete do travão				8 Nm

Examine sempre, para todos os tipos de trabalhos no dispositivo de travagem, o guia de instruções do fabricante de componentes.

Travão de disco

EXIGÊNCIAS LEGAIS QUE REGULAM A PARTICIPAÇÃO NO TRÁFEGO RODOVIÁRIO

Em Portugal
(Situação em janeiro de 2011)

De acordo com o **CÓDIGO DA ESTRADA** em Portugal, a sua bicicleta tem de estar equipada da seguinte maneira:

1.Iluminação, retrorefletor, refletores
A bicicleta tem de estar equipada com dois dispositivos de iluminação permanentemente instalados **(Código da Estrada, Art.º 93.º).**

2.Dispositivo de aviso
Não existe qualquer indicação sobre equipamento com uma campainha.

3.Transporte de crianças
É permitido o transporte de crianças em cadeiras adequadas. A criança terá de usar um capacete (Código da Estrada, Art. 91.º).

4.Reboques
São permitidos reboques para transportar bagagem (Código da Estrada, Art.º 113.º).

5.Capacete
Não é obrigatório o uso do capacete.

Farol com marca de verificação

Retrorreflector com marca de verificação

Encontrará mais informações em:
www.fpcub.pt

RESPONSABILIDADE POR PRODUTOS DEFEITUOSOS

A sua bicicleta foi cuidadosamente fabricada e foi-lhe entregue, já quase montada por completo. Segundo a lei, responsabilizamo-nos, entre outras coisas, pelo facto de a sua bicicleta não ter deficiências, as quais podem reduzir, significativamente, a funcionalidade e o valor da sua bicicleta. Durante os primeiros 2 anos, após a compra, goza de garantia legal vitalícia. Se surgir um defeito, somos nós, sob a morada abaixo, o seu ponto de contacto.

Para que o tratamento da sua reclamação possa decorrer de forma harmoniosa e eficiente, é necessário que esteja em posse da fatura de compra. È necessário, por isso, que a guarde muito bem.

A fim de contribuir para uma vida útil longa e maior durabilidade da sua bicicleta, só deverá utilizá-la de acordo com a sua finalidade específica (veja o capítulo **„O uso apropriado da bicicleta“**). Tenha também em consideração os pesos permitidos e cumpra as diretrizes para o transporte de bagagem e crianças (no capítulo **„O uso apropriado da bicicleta“**). Para além disso, as prescrições de montagem do fabricante (especialmente os valores de torque dos parafusos) e os intervalos de manutenção previstos têm que ser exatamente cumpridos. Por favor tenha em atenção as inspeções e trabalhos alistados neste manual e, eventualmente, nos guias de instruções acompanhantes (no capítulo **„Serviço de assistência e intervalos de manutenção“**)e repare também, se é necessária, a substituição de peças de segurança relevantes, como o guiador, os travões, etc.

Nós desejamos-lhe sempre uma boa condução com a sua bicicleta. Se surgirem questões ou dúvidas, a nossa Service-Hotline +351 922 127 885 ajuda-o.

Use a sua bicicleta de acordo com a utilização para a qual foi concebida!

Os quadros de suspensão total têm os amortecedores montados, de forma a que estes possam, ou melhor tenham, que absorver os choques. Se o amortecedor estiver bloqueado com rigidez, os choques chegam ao quadro sem serem atenuados, não estando a configuração do quadro preparada para impactos nestes sítios. É por esta razão que, em amortecedores com Lockout, no geral se tem que ter em consideração, que a função de Lockout não se deve ativar sobre terreno irregular, mas sim unicamente sobre pisos planos (ruas, caminhos planos no campo).

Juntamente com este manual, encontram-se os guias de instruções dos fabricantes de componentes. Neles encontra toda a informação detalhada sobre utilização, manutenção e cuidados. Neste manual faz-se várias vezes referência a estes guias de instruções especias e detalhados. Guarde, cuidadosamente, os guias de instruções correspondentes aos pedais com sistema de encaixe e aos componentes de mudanças e travões, juntamente com este caderno e com o manual.

O carbono é um material composto, que é utilizado em construções com um peso otimizado. Devido à técnica de fabrico, é difícil evitar que a superfície do material não tenha irregularidades nenhumas (pequenas bolhas ou poros). Estas não são consideradas um defeito.

IINDICAÇÕES SOBRE O DESGASTE

De acordo com as suas funções, alguns componentes da bicicleta estão sujeitos a desgaste. O grau de desgaste depende do cuidado e da manutenção, bem como da forma de utilização da bicicleta (frequência de uso, deslocações à chuva, sujidade, sal, etc.). Bicicletas, que regularmente são mantidas ao ar livre, também poderão estar sujeitas a um desgaste maior devido a influências climáticas.

Estes componentes exigem uma manutenção e cuidados periódicos, porém, e dependendo da intensidade e das condições de uso, estes chegarão, mais tarde ou mais cedo, ao fim da sua vida útil.

As peças listadas abaixo deverão ser trocadas, assim que atingirem o seu limite de desgaste.
- a corrente,
- os cabos,
- o revestimento dos punhos, nomeadamente a fita do guiador,
- os pratos da corrente,
- os pinhões,
- as roldanas do desviador traseiro
- os cabos das mudanças,
- os pneus,
- a capa do selim (cabedal) e
- os calços/pastilhas dos travões.

As **pastilhas dos travões de disco** desgastam-se consoante o seu funcionamento. Através da utilização em atividades desportivas ou percursos em terrenos montanhosos, os intervalos de substituição das pastilhas e calços podem tornar-se mais curtos. Controle regularmente as pastilhas ou calços, e mande-os trocar, se necessário, por um mecânico especializado.

As pastilhas de travões, cuja espessura tenha menos de um milímetro, têm que ser substituídas por calços sobresselentes de origem

Os Rolamentos estão sujeitos a um determinado desgaste

OS ROLAMENTOS E AMORTECEDORES EM QUADROS DE SUSPENSÃO TOTAL

Amortecedores e quadros de suspensão total estão sujeitos a um determinado desgaste, devido à sua função. Tal diz respeito, especialmente, às vedações dos amortecedores e aos rolamentos da parte traseira da bicicleta. Parafusos de aperto dos amortecedores demasiado apertados desgastam o quadro e provocam, possivelmente, danificações. Cumpra, por isso, as prescrições de montagem e utilize uma chave dinamométrica.

GARANTIA

Para além do prazo legal, concedemos-lhe, por iniciativa própria, uma garantia com uma duração total de 6 anos, no que respeita aos quadros da bicicleta de montanha (excluindo os rolamentos e os amortecedores).

A nossa garantia é válida a partir do dia da compra e apenas para o primeiro dono da bicicleta. As danificações do verniz não são abrangidas. Para nós está reservado o direito de reparação de quadros ou garfos com defeito ou a sua substituição pelo modelo lo seguinte. Esta é a única garantia. Custos adicionais com montagem, transporte, etc. não são assumidos por nós.

Excluídos da garantia estão qualquer tipo de danos que provenham do uso inadequado, ou seja não apropriado ao tipo de utilização da bicicleta, p.ex. negligência (falta de cuidados e manutenção), queda, sobrecarga, como também danos que provenham de alterações no quadro ou garfo, ou então através de alteração e instalação de componentes adicionais. Saltos ou outros tipos de sobrecargas anulam o efeito da garantia.

6 anos de garantia

As bicicletas de montanha Canyon são aparelhos para desportos High End (desportos radicais), apresentando construção leve na mais alta arte de engenharia. Seja também um profissional na maneira como lida com o material. Uso incorreto, montagem deficiente ou manutenção errada podem tornar pouco segura a sua bicicleta. Perigo de acidente!

CRASH REPLACEMENT

Por motivo de acidentes ou quedas graves, o seu quadro e o garfo podem ser sujeitos a fortes impactos e sofrer danos, que influenciem negativamente o funcionamento. O Crash Replacement (CR) é um serviço que colocamos à sua disposição, através do qual tem a oportunidade de substituir os quadros danificados da Canyon, a condições vantajosas. Este serviço tem validade durante três anos a partir do dia da compra. Através deste serviço, vai receber o seu quadro, ou um comparativamente semelhante (sem componentes, como por exemplo, espigão de selim, desviador dianteiro, amortecedor ou avanço).

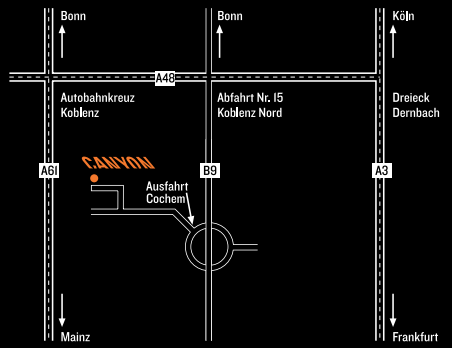
O Crash Replacement limita-se ao primeiro dono e a danificações que influenciem negativamente o funcionamento. Nós reservamo-nos o direito de, em casos específicos, anular este serviço, sempre que as danificações sejam infligidas propositadamente.

Se tiver interesse no serviço CR contacte a nossa Service-Hotline +351 922 127 885.

Para informações adicionais visite o nosso website www.canyon.com

Crash Replacement – quadros danificados da Canyon são substituídos a condições vantajosas

Siga as instruções do capítulo **„O uso apropriado da bicicleta“.**



Encontra-nos fácilmente na Karl-Tesche-Straße 12, Koblenz. A partir do cruzamento A 48, saída Koblenz Nord, na B9 em direção a Koblenz. Na ponte sobre o Mosel, tome a segunda faixa à direita entrando na rotunda/centro.
Tome a primeira saída em direção a Cochem. Após aprox. 1 km, corte à direita no primeiro cruzamento com semáforos.

Canyon Bicycles GmbH / Karl-Tesche-Strasse 12/ D-56073 Coblença (Alemanha)
Horário do estabelecimento: De 2ª- a 6ª feira das 10:00 – às 19:00 horas • Sáb. das 9.00 - às 18.00 horas

Encomendas e informações por telefone: +351 922 127 885 / Encomendas por fax: +351 272 088 248 /
E-Mail: portugal@canyon.com
Oficina-horário de abertura: De 2ª- a 6ª feira das 9:00 – às 18:00 horas • Sáb. das 9.00 - às 15.00 horas